







INHALTSVERZEICHNIS

DER

ZEITSCHRIFT FÜR BINNENSCHIFFAHRT

Herausgegeben vom

ZENTRALVEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E.V., BERLIN NW 40

VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
HAUPTSCHRIFTLEITER: SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40
HERWARTHSTRASSE 3a

XXXIII. JAHRGANG 1926
(HEFT 1-12)

58. JAHRGANG
der „Mitteilungen des Zentralvereins"



SYSTEMATISCHES INHALTSVERZEICHNIS



I. Vereinsnachrichten

a) Zentralverein für Binnenschiffahrt, e. V.

b) Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt

c) Aus verwandten Vereinen

II. Binnenschiffahrt und Wasserstraßen in Deutschland

III. Binnenschiffahrt und Wasserstraßen im Ausland

a) Afrika

b) Amerika

c) Belgien

d) Donauländer

(Allgemeines u. Jugoslawien)

e) Frankreich

f) Italien

g) Oesterreich

h) Ostseeländer

i) Niederlande

k) Polen

l) Rußland

m) Schweiz

n) Tschechoslowakei

o) Türkei

p) Ungarn

IV. Binnenschiffahrtsrecht

a) Deutsche Rechtsfragen

b) Internationale Fragen

V. Eisenbahnfragen

VI. Eisenbahn und Wasserstraßen

VII. Wasserstraßen-Beiräte

VIII. Verkehrsstatistik

IX. Verkehrsberichte

X. Verschiedenes

XI. Sonstiges

a) Buchbesprechungen

b) Firmennachrichten

c) Personalnachrichten

d) Todesnachrichten

e) Zeitschriftenschau

AUTORENVERZEICHNIS

33. Jahrgang
20. Januar 1926
Heft 1

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN

HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis: Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

ZUM VERLAGSWECHSEL

In einer Zeit schwerster wirtschaftlicher Not haben wir die nunmehr im 58. Jahrgang erscheinende „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in unseren Verlag übernommen. Unser erstes Bestreben ging dahin, das Verbandsorgan in ein seiner Bedeutung entsprechendes äusseres Gewand zu kleiden. Die vorliegende Nummer zeigt bereits ein neues Gepräge. Vor allem werden wir bestrebt sein, den Mitgliedern des Zentralvereins und den zahlreichen übrigen Lesern der Zeitschrift durch den Inseratenteil alles zu vermitteln, was als Bedarf für ihre geschäftlichen Unternehmungen, ihre Schiffahrtsbetriebe und Werkstätten in Betracht kommt. Auch der wechselseitige Geschäftsverkehr innerhalb der Fach- und Mitgliederkreise wird natürlich durch die stetige Benutzung des Verbandsorgans lebhaft befruchtet. / Zwar sind durch die wirtschaftlichen Verhältnisse fast überall die Reklamemittel beschnitten — Tatsache aber bleibt, dass die Inserate in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" sich alle Zeit nutzbar ausgewirkt haben! Dies wird zukünftig in noch grösserem Masse der Fall sein, weil für weitere Verbreitung ständig gesorgt wird. / Unser Hauptaugenmerk werden wir auch mit darauf richten, allen Wünschen der Inserenten im Rahmen des Möglichen gerecht zu werden. So werden wir besonderen Wert auf eine gute und geschmackvolle Satzanordnung jeder Anzeige, auch der kleinsten, legen. Die unter dem Namen „Inseldruckerei" firmierende eigene graphische Kunstanstalt des Geschäftsinhabers unseres Verlages ist als leistungsfähige Offizin bekannt und verfügt über das neueste und modernste Schriftenmaterial. Die uns zur Seite stehenden fachmännischen Mitarbeiter bürgen dafür, dass allen Interessenten der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in allen Fällen nur wirklich zweckentsprechende Vorschläge unterbreitet werden. Als Ziel steht uns vor Augen: allen Lesern und Inserenten des Verbandsorgans nach besten Kräften zu nützen.

Berlin-Halensee, im Januar 1926

Verlag der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt"
Verlag M. Schröder.

ZUM GELEIT

Mit vorliegendem Hefte beginnt die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ihren 33. Jahrgang. Etwa ein Menschenalter dient sie als Organ des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt der Förderung des Wasserstrassenbaues und Wasserstrassenverkehrs in Deutschland. Ein fruchtbares Aufgabenfeld manigfacher, hochwichtiger, aber auch schwieriger und heissumstrittener Fragen hat sie mit unbestreitbar grossem Erfolge bearbeitet; zwischen Staatsverwaltung und Wirtschaft, zwischen Wissenschaft und Praxis vermittelnd, hat sie das Verständnis für Nützlichkeit und Notwendigkeit der Fluss- und Kanalschiffahrt im deutschen Vaterlande in immer weitere Kreise getragen, die Ansichten über Mittel und Wege zur gesunden Fortentwicklung nach allen Richtungen hin geklärt. Wenn der Ausbau eines deutschen Wasserstrassennetzes im Sinne ihrer Bestrebungen gleichwohl noch in seinen Anfängen steckt, so liegt das einmal an den beträchtlichen Widerständen, die, der Grösse des Gegenstandes entsprechend, zu überwinden waren und zu überwinden sind, dann auch an der, im Vergleich zur Tragweite dieser Gedanken und Pläne, doch immer noch kurzen Zeitspanne von drei Jahrzehnten, deren eines überdies dem Weltkrieg und seinen unmittelbaren verheerenden Folgen angehört. Unsere Zeitschrift wie der Zentralverein haben, solange sie mit Mühe und Not um das eigene Dasein kämpfen mussten, natürlich nicht mit der ihnen sonst innewohnenden Kraft nach aussen zu wirken vermocht, abgesehen davon, dass zeitweise statt weiterer Förderung die kümmerliche Erhaltung der deutschen Binnenschiffahrt zur bitteren Pflicht aller ihr zugewandten Geisteskräfte wurde. Gott sei Dank! Das Allerschlimmste ist überstanden. Wir sind am, wenn auch bitterharten, Anfange einer neuen, wieder mit ganzer Kraft dem Fortschritte gewidmeten Zeit. / Eine Fülle von Aufgaben wartet der Bearbeitung in dieser Zeitschrift. Nur weniges sei hervorgehoben. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse bedarf gründlichster, jedes Missverständnis ausschliessender Klarstellung, wobei natürlich die Selbstkostenfrage eine ebenso einwandfreie Beantwortung erheischt, wie die beste Form eines Zusammenarbeitens beider Verkehrsmittel und dessen privat- oder öffentlichrechtliche Verankerung. Denn es liegt klar am Tage, dass auf die bisherige Weise nicht fortgewirtschaftet werden kann. Hinsichtlich der Projektierung und Propagierung neuer Wasserstrassen gilt es, ein unleugbar vorhandenes, nicht ganz gesundes Ueberwachstum durch sachlich-gründliche Aussprache auf das rechte Mass zurückzuführen, damit nicht aus einem Zuvielwollen die Gefahr des Nichtsvollbringens entstehe. Die grosse Aufgabe der Schaffung eines deutschen Wasserstrassennetzes setzt ein scharf umrissenes Programm voraus, bei dem auch über die Wichtigkeit und Reihenfolge der Ausführung Einverständnis unter den Freunden der Sache herrschen muss. Ich will mich nicht in Einzelheiten verlieren. Nur der Wunsch sei noch geäussert, dass die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" sich auch im neuen Jahre und neuem Gewande weitere Sympathien und verstärkten Einfluss erobern möge. Dazu gehört freilich gutes Glück, mehr aber noch der deutsche Wille, der Erreichtes nur als Ausgangspunkt für Erstrebtes, noch lange nicht Erreichtes, zu werten gewohnt ist.

Das Jahr 1925 hat dem deutschen Volke nicht gebracht, was es zu versprechen schien. Wohl ist die aussen- und innenpolitische Befriedung unseres Vaterlandes weiter fortgeschritten, aber eine gefährliche Krise hat unser Wirtschaftsleben erfasst. In ihr ringt auch die deutsche Binnenschiffahrt weiter um ihre Existenz. / Wir wollen nicht entmutigt dieser Lage gegenüberstehen. Ein Blick auf die Geschichte des deutschen Volkes zeigt, dass die deutsche Spannkraft schon bedrohlichere Gefahren überwunden hat. Gemeinsame, nie rastende Arbeit wird und muss die deutsche Wirtschaft dem Ziele näher bringen, das Endziel jeder Wirtschaftspolitik ist: Tragfähig zu werden für die nationalen Aufgaben des Staates. / In diesem Rahmen wird auch der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt sein Teil zur Wiederaufbauarbeit beitragen, in dieser Richtung wird auch die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in Befolgung traditioneller Richtlinien unentwegt weiter wirken, forschend und belehrend, mahnend und warnend. / Trotz der schwierigen Wirtschaftslage tritt die Zeitschrift in neuem Gewande an die Oeffentlichkeit, möge sie zum Ende des Jahres die Anerkennung verdienen, dass sie auch inhaltlich hält, was ihr Gewand verspricht.

Der Hauptschriftleiter.

30 Jahre Binnenschiffahrtsgesetz

Von Prof. Dr. Max Mittelstein
Chefpräsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Hamburg

Das Reichsgesetz betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juni 1895 ist am 1. Januar 1896 in Kraft getreten; seit dem 1. Januar 1900 gilt es in seiner jetzigen, dem Bürgerlichen Gesetz- und dem Neuen Handelsgesetzbuch angepaßten, grundsätzlich aber nicht geänderten Fassung. Deshalb ist der 1. Januar 1926 ein Gedenktag für einen Rückblick auf das Werden und Wirken dieses Gesetzes und für einen Ausblick auf künftige Entwicklung.

Als das Allgemeine Handelsgesetzbuch in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts geschaffen wurde, gab es schon eine nicht unerhebliche Binnenschiffahrt in Deutschland. Waren doch seit dem Wiener Kongreß viele Schranken für den Flußverkehr durch zwischenstaatliche Konventionen beseitigt worden. Trotzdem wurde in der Sitzung der Kommission am 11. Februar 1861 abgelehnt, in das Handelsgesetzbuch besondere Vorschriften für die Binnenschiffahrt aufzunehmen, weil solche Regelung „keine hervorragende praktische Bedeutung" haben werde. Man glaubte, daß der Abschnitt des HGB. über das Frachtgeschäft ausreichen werde und Landesrecht und Ortsgebräuche die Lücken ausfüllen könnten. Sehr bald zeigte sich aber, daß die weitverzweigte und ständig wachsende deutsche Binnenschiffahrt ein einheitliches Recht gebrauche. Zahlreiche Anregungen und Vorarbeiten aus den Kreisen der Praxis gaben die Grundlage für einen reichsgesetzlichen Entwurf, der 1893 mit führenden Praktikern[1]) beraten und die Grundlage des geltenden Gesetzes geworden ist. Im Reichstage sind nur Einzelheiten geändert worden. Auch die Aenderungen, welche das Gesetz anläßlich des BGB. und des neuen HGB. für die am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Fassung erfahren hat, haben die Grundlagen des Gesetzes unberührt gelassen. Das Gesetz hatte sich schon in den wenigen Jahren seiner Geltung bewährt. Dieser Erfolg ist um so höher zu werten, als das deutsche Gesetz das erste ist, welches die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt selbständig geregelt hat. Das ist in so vortrefflicher Weise geschehen, daß das Gesetz noch jetzt als mustergiltig und vorbildlich bezeichnet werden kann.

Grundlegend war es, daß das B. Sch. G. den Begriff des Schiffseigners aufstellte und ihn als den Schiffahrtsunternehmer bezeichnete, der aber nicht, wie der Reeder im Seerecht, das Unternehmen des Erwerbs halber zu betreiben braucht. Die beschränkte Haftung des Schiffseigners wurde nach dem Vorbild des Seerechts eingeführt. Auch für den Schiffer war der Kapitän des Seerechts das Vorbild. Weiter war von großer Bedeutung, daß die Schiffsmannschaft nicht der Gewerbeordnung eingereiht wurde, sondern daß das B. Sch. G. für sie wichtige Punkte besonders geregelt hat. Für das Frachtgeschäft blieb das HGB. die Grundlage, aber alles, was mit dem Laden und Löschen zusammenhängt, wurde neu gesetzlich geregelt, wenn auch durchweg im Anschluß an die geltenden Uebungen, so doch unter Ausschluß derselben für die Zukunft, um der Zersplitterung des Rechtes Einhalt zu tun. Der Ladeschein, der zwar im HGB. geregelt, aber nur im Binnenschiffahrtsverkehr im Gebrauch war, wurde neben dem Frachtbrief beibehalten, jedoch wurden manche Einzelvorschriften dem Connossement des Seerechts entlehnt. Das ist wohl die einzige Partie des B. Sch. G., welche mißlungen ist, erklärlich dadurch, daß hier die Rechtsprechung einen Abweg eingeschlagen hatte.[2]) Die Havarie wurde im B. Sch. G. nach dem Vorgange des Seerechts im B. Sch. G. geregelt, insbesondere das Institut der großen Havarie anerkannt, das auf dem Rhein gewohnheitsrechtlich Eingang gefunden hatte. Für den Zusammenstoß von Schiffen wurden die seerechtlichen Grundsätze übernommen, während Bergung und Hilfeleistung im B. Sch. G. vielfach von der seerechtlichen Regelung abweichen. Da die beschränkte Haftung des Schiffseigners aufgenommen war, mußte auch das Schiffsgläubigerrecht in Anlehnung an das Seerecht anerkannt werden. Glücklich ist die Regelung einer kurzen Verjährungsfrist von einem Jahr. Besonders wichtig war, daß das B. Sch. G. das Schiffsregister für Binnenschiffe, das bisher nur in Hamburg und Bremen bekannt war, zu einer reichsrechtlichen Einrichtung erhob, auf der das BGB. weiter baute, indem es im Anschluß daran die Verpfändung von Binnenschiffen ordnete.

Alle diese Vorschriften gaben dem deutschen Binnenschiffahrtsrecht neuen und brauchbaren Inhalt. Unter der Herrschaft dieses Reichsgesetzes hat sich die deutsche Binnenschiffahrt, getragen von der starken wirtschaftlichen Entwicklung des deutschen Reiches und gefördert durch technische Fortschritte aller Art und den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes großartig entwickelt. Die Zahl der Binnenschiffe betrug Ende 1887: 20 390, Ende 1912 aber 29 533. Ungemein stärker als die Zahl der Schiffe war aber ihre Tragfähigkeit in demselben Zeitraume gestiegen: von 2 100 705 t auf 7 394 657 t; allein die Zahl der größten Schiffe — von mehr als 800 t — war von 81 auf 1650 gewachsen. Der Gesamtverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen hat 1913 die Zahl von 156 264 000 t erreicht. Dann kam der Weltkrieg und Deutschlands Abstieg. Mit den verlorenen Gebieten ist auch die Länge der deutschen Wasserstraßen stark verkleinert. Der Versailler Vertrag verurteilte Deutschland zur Abgabe eines großen Schiffsraums. Mit dem Niedergang der Wirtschaft ging der Binnenschiffsverkehr zurück, und zwar stärker als der Eisenbahnverkehr. Die Besetzung der Rheinufer und dann noch der Ruhreinbruch haben die bedeutendste Wasserstraße, den Rhein, ganz besonders stark in Mitleidenschaft gezogen, sodaß der Gesamtverkehr auf den deutschen Wasserstraßen, der 1922 wieder auf 94 159 000 t gestiegen war, 1923 auf 52 664 000 t gesunken ist, d. h. auf ein Drittel des Gesamtverkehrs im Jahre 1913!

Ein solcher Rückgang legt die Pflicht auf, alles zu tun, um den Binnenschiffahrtsverkehr, soweit das Wirtschaftsleben Deutschlands das ermöglicht, zu heben. Verbesserung des Wasserstraßennetzes und seiner Verwaltung werden von größter Bedeutung sein. Allein auch die Verbesserung des deutschen Binnenschiffahrtsrechts ist hier nicht ohne Bedeutung.

Zunächst kommt in Frage eine Reform des Binnenschiffahrtsgesetzes. Es ist noch immer so gut in seinen Grundlagen und selbst in den Einzelvorschriften, daß keine Umgestaltung, sondern nur eine Verbesserung im einzelnen in Betracht kommen kann. Dabei sollte der Gesichtspunkt leitend sein, daß das Binnenschiffahrtsrecht in größere Uebereinstimmung mit dem Seerecht gebracht wird. Binnen- und Seeverkehr treten mit der wachsenden Vertiefung der Wasserstraßen in immer engere Beziehungen und diese werden noch dadurch verstärkt, daß immer mehr die Güter auf Grund durchgehender Papiere vom Binnenschiff in das Seeschiff und vom Seeschiff in das Binnenschiff umgeschlagen werden. Es wird deshalb immer notwendiger, dem Verkehrs-

[1]) deren Namen s. bei Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht, I (1903, S. 8).
[2]) s. Mittelstein, Hanseatische Rechtszeitschrift 1918, Beiheft 2, S. 135.

papier des weltumspannenden Seerechts, dem Konnossement, den Ladeschein des Binnenschiffahrtsrechts anzupassen; ja am besten, den Ladeschein durch das Konnossement zu ersetzen.[3]) Das hat vom Standpunkt des Schiffseigners aus umso weniger Bedenken, als dieser bislang nicht verpflichtet ist, ohne Verlangen des Absenders einen Ladeschein auszustellen, und sich mit dem weniger gefährlichen Frachtbrief begnügen kann. Eine Aenderung des Binnenschiffahrtsgesetzes wird aber noch durch Bestrebungen von anderer Seite her nahegelegt. Das ist die Internationalisierung des Binnenschiffahrtsrechts. Deutsche Binnenschiffe haben von jeher die deutschen Grenzen überschritten und ebenso hat von jeher ein Verkehr ausländischer Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen stattgefunden. Das gilt namentlich für den Rhein. Im Jahre 1913 betrug die Zahl der auf deutschen Binnengewässern verkehrenden Güterschiffe 691 108, von denen 120 496 = 17,4 Proz. Schiffe fremder Flaggen waren. Die Aus- und Einladungen dieser Schiffe faßten 122 101 000 t, wovon 22 Proz. auf die Schiffe fremder Flaggen fielen. Im Jahre 1923 waren es nur noch 238 321 Schiffe, von denen 17,7 Proz. fremder Flagge waren, und die Transportmengen betrugen nur noch 39 892 000 t, wovon 26,4 Proz. auf die Schiffe fremder Flaggen entfielen. Insbesondere auf dem Rhein haben sich die fremden Flaggen vermehrt: Von 33,6 Prozent im Jahre 1913 auf 44 Proz. im Jahre 1923, und ihr Anteil an den Transporten gar von 35,3 Proz. auf 50,1 Proz. In der Statistik des Deutschen Reiches[4]) wird zu diesen Zahlen erläuternd bemerkt: „Im deutschen Rheingebiet entfiel auf die ausländische Flagge rd. die Hälfte aller Aus- und Einladungen gegen ein Drittel im Vorjahr. Daß somit mehr als die Hälfte der auf dem Rhein fahrenden Schiffe ausländische waren, kommt in diesen (vorstehend mitgeteilten) Zahlen über den Schiffsverkehr etc. in den wichtigeren deutschen Rheinhäfen nicht zum Ausdruck, da die fremden Fahrzeuge namentlich den Verkehr mit den Seehäfen sowie mit Straßburg bewältigen, während die deutschen Schiffe überwiegend zwischen deutschen Rheinhäfen verkehren.“ Eine solche Verkehrsentwicklung macht es verständlich, wenn eine Internationalisierung — oder wenigstens Angleichung — des Binnenschiffahrtsrechts, namentlich von französischer Seite her angestrebt wird. Deutscherseits kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß unser Binnenschiffahrtsgesetz sein Rechtsgebiet gut geregelt hat und eine Grundlage auch für ein internationales Recht herzugeben geeignet ist. Deutschland wird sich der Mitarbeit an dieser Aufgabe gewiß nicht entziehen. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ruft jetzt eine Studienkommission ins Leben, zur Förderung eines systematischen Studiums des internationalen Binnenschiffahrtsrechts und der Vereinheitlichung des Privatrechts auf den internationalen Strömen. Wenn man sich erinnert, wie langsam die Internationalisierung des Seerechts vorwärts gekommen ist, so müssen wir damit rechnen, daß noch Jahre vergehen werden, bevor für das Binnenschiffahrtsrecht ein ähnliches Ziel erreicht sein wird. Das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz wird deshalb noch Jahre lang in voller Geltung bleiben und die Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen beherrschen. Weil diese aber auch von vielen Schiffen fremder Flaggen durchfahren werden, liegt es im deutschen Interesse, das deutsche Gesetz auch trotz eines kommenden internationalen Rechts auf der Höhe zu halten und zu verbessern, wo etwas zu bessern ist. Unter dem deutschen Binnenschiffahrtsgesetz hat sich die deutsche Binnenschiffahrt gewaltig entwickelt. Möge dem jetzigen Niedergang ein neuer Aufstieg folgen!

[3]) vgl. Mittelstein (a. a. O. in Anm. 2) S. 152.
[4]) Bd. 313 II. (1925) S. XVI.

Die niederländisch-belgischen Schiffahrts-Interessen-Gegensätze

Von Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf.

Es hatte den Anschein, als ob der am 3. April 1925 zwischen der niederländischen und der belgischen Regierung „paraphierte“ Vertrag über Wasserstraßen- und Kanalpläne dem langjährigen, man kann sagen: jahrzehntelangen Streit zwischen beiden Ländern über bedeutsame Binnenschiffahrtsinteressen endlich ein Ende machen werde. Auch Deutschland ist aufs lebhafteste an einer endlichen Klärung der bisherigen unsicheren Verhältnisse interessiert und würde vor allem gern wissen, mit welchen neuen Wasserwegen von und nach Antwerpen es in Zukunft am Rhein rechnen kann. Die neuen Nachrichten aus Holland aber machen es doch wieder im steigenden Maße zweifelhaft, ob der Vertrag in der vorliegenden Form Annahme finden wird. Die Kritik daran hat lebhaft eingesetzt, und zwar, wie man ohne weiteres zugeben muß, mit derart treffenden Gründen, daß man zum Teil kaum zu begreifen mag, wie die niederländische Regierung sich auf solche Vertragsbestimmungen überhaupt einzulassen vermochte. Die aus Holland vorliegenden Meldungen erklären es für ausgeschlossen, daß das holländische Parlament den paraphierten Vertrag vom 3. April genehmigen werde, und es ist daher damit zu rechnen, daß der unbehagliche Schwebezustand der letzten Jahre noch weiter andauern, daß man 1926 noch immer nicht weiter sein wird als 1920, wo schon einmal ein im Jahr zuvor getätigter Vertragsentwurf zwischen beiden Staaten unratifiziert blieb, weil damals Belgien seine Belange in der berichtigten und anscheinend überhaupt nicht lösbaren Wielingenfrage ungenügend gewahrt glaubte.

Eine ganze Reihe von politischen, wirtschaftlichen und juristischen holländischen Autoritäten hat sich letzthin mit dem Vertrag vom 3. April und der dadurch neu entstandenen Sachlage beschäftigt. Es seien nur die folgenden Arbeiten genannt:

M. Bongarts: „Nederlandsch-belgische Kannalplannen“ in „Tije“ vom 5., 7. und 9. Mai 1925.
H. Dunlop: „Het Nederlandsch-belgische Tractaat“ im „Haagsch Maandblad“, August 1925.
Fhr. W J. M. van Eysinga: „Het Regina van Belgische vorlegsschepen op de Nederlandsche Wester-Schelde“ in „Economisch-Statistische Berichten“ 1925, Blz. 551.
J. P. A. Francois: „Het verdrag med Belgie en de internationale Rechtsentwikkeling“ im „Vragen des Tijds“, September 1925.
J. C. Ramaer: „Het Verdrag met Belgie een ramp voor het Vaderland“, Haag 1925 (Buch).
P. Regout junr.: „Het verdraag Ausschen Nederland en Belgie vom 3. April 1925 in betrekking tot der Maaswerken“ in „Econom. Statist. Berichten“ 1925, Blz. 600.
D. J. Wansink: „Papieren Kanalen?“, ebendort, Blz. 643.
C. Wiskerke: „De waterwegen van het Nederlandsch-Belgische Verdrag“ in „Tijdschrift voor economische Geographie“, 15. November 1925, S. 333.

Hierzu gesellen sich mit beachtenswertem Material noch verschiedene Eingaben wirtschaftlicher Verbände, so eine Adresse der Rotterdamer Handelskammer (abgedruckt in „Economisch-Statistischen Berichten“, 22. Juli 1925) und eine weitere der Schiffahrtsvereinigung „Zuid“ an die 2. Kammer (ebendort, Blz. 632). Da alle diese Publikationen mehr oder weniger scharfe Kritik an dem Abkommen der Regierung üben, so mag man daran ermessen, wie stark die Gegenwehr im Lande ist. Betrachten wir nun, an welchen Punkten die Kritik in der Hauptsache eingesetzt hat.

Alles in allem werden 11 natürliche oder künstliche Wasserstraßen, neben dem Rhein, der Maas und der Schelde selbst, von dem Vertrag berührt. Es sind dies die folgenden:

1. Die Wester-Schelde mit der Wielingen.
2. Kanal Antwerpen—Moerdyk. Plan. Für 3600-t-Schiffe.
3. Kanal Antwerpen—Ruhrort. Plan. Für 3600-t-Schiffe.
4. Maas—Waal-Kanal. Im Bau. Für 2000-t-Schiffe.
5. Maas-Kanalisierung. Im Bau. Für 2000-t-Schiffe.
6. Juliana-Kanal (Maas-Seitenkanal von Maasbracht bis Maastricht). Im Bau. Für 2000-t-Schiffe.
7. Kanal Maastricht—Luik. Für 1000-t-Schiffe.
8. Zuid—Willemsvaart, Maastricht—Bocholt. Für 1000-t-Schiffe.
9. Verbindungskanal Maasbracht—Bocholt—Neeroeteren. Plan für 1000-t-Schiffe.
10. Kanal Wessen—Nederweerd. Im Bau. Für 600-t-Schiffe.
11. Zuid — Willemsvaart, Bocholt—Nederweerd—’s Hertogenbosch. Für 400-t-Schiffe.

Die holländische Kritik an dem jüngsten Aprilvertrage, bei dessen Abschluß allerdings die sonst so energisch und geschickt auf Wahrung des guten Rechts bedachte niederländische Regierung merkwürdig die Zügel hat schleifen lassen, richtet sich nun keineswegs nur gegen 1 oder 2 Punkte, sondern eine ganze Anzahl von Bestimmungen gibt sie zu ernsten und gut begründeten Bedenken Anlaß.

Der heftigste Widerstand richtet sich gegen den Versuch der Neuregelung der Wester—Schelde-Frage, bei der im vollen Umfang Holland der alleingebende, Belgien der alleinempfangende Teil sein würde. Bekanntlich hatte der Londoner Friedensschluß vom 19. April 1839 die Scheldemündung auf beiden Ufern des Flusses Holland, den Schelde-Seehafen aber Belgien zugesprochen. Die gleichzeitige Proklamierung der unbedingten Freiheit der Schelde-Schiffahrt für alle Flaggen sollte aber einen Mißbrauch der holländischen Beherrschung der Mündung verhindern, und trotz vieler Friktionen im einzelnen konnte sich Antwerpen eigentlich über die nun seit 86 Jahren bestehende Regelung nicht beklagen, denn es hat sich unter den 1839er Bestimmungen wieder zu einem der ersten Seehäfen des Kontinents entwickeln können. Belgien ist aber nie recht zufrieden gewesen und empfand es als besonders lästig, daß die vorgelagerte, 64 km lange, holländische Schelde-Strecke jede Ausnutzung Antwerpens als Kriegshafen unmöglich machte. Wie sehr Holland darauf bedacht war, seine Schelde vor fremden militärischen Aspirationen zu schützen, zeigte sich ja vor allem in seiner sehr energischen und schneidigen Haltung im Vorkriegskonflikt mit England wegen der Veissinger Befestigungen. In die unbedingte Stellung der Schelde als reiner Handels-Verkehrsstraße droht nun der Vertrag vom 3. April Bresche zu legen, was im Zeichen der sogenannten „allgemeinen Abrüstung“ etwas sonderbar anmutet. Der etwas unklar abgefaßte Artikel 1 des Vertrages läßt sich u. U. so deuten, daß Belgien das Recht haben soll, auf der holländischen Wester-Schelde Kriegsschiffe verkehren zu lassen, ohne hierzu vorher die Erlaubnis der niederländischen Regierung, wie bisher, einholen zu müssen. Diese Verminderung der Hoheitsrechte will man sich in Holland unter keinen Umständen gefallen lassen und man fordert daher (Wer denkt nicht an Locarno!) eine einwandfreie, klare Interpretierung des Artikels vor der Ratifizierung.

Damit sind aber die Bedenken noch bei weitem nicht erschöpft. Eine Bestimmung des Vertrages verbietet grundsätzlich jede Behinderung von Schiffen, die auf der Fahrt nach und von Antwerpen die Wester-Schelde durchfahren. Im allgemeinen ist man ja in Holland gern bereit, den Belgiern den Verzicht auf Untersuchungen und erzwungenen Aufenthalt für passierende Schiffe zuzusagen, aber Holland kann sich das Recht der Ausübung polizeilicher Funktionen auf der Wester-Schelde gegenüber Fahrzeugen, die leichtfertig Schaden anrichten und die Verkehrsvorschriften nicht beachten, unmöglich durch ein grundsätzliches Verbot der Anhaltung aus der Hand nehmen lassen. Höchst bedenklich ist weiterhin der Absatz 2 des Artikels 4, der Holland verpflichtet, die Wester-Schelde stets in dem Zustand der Fahrbarkeit und Fahrtiefe zu erhalten, wie er durch die zunehmenden Bedürfnisse der Schiffahrt und die Fortschritte des Schiffbaues erforderlich wird. Das klingt zwar harmlos und fast selbstverständlich, aber letzten Endes haben es dann die Antwerpener Reeder in der Hand, selbstherrlich zu bestimmen, wie weit die „Bedürfnisse“ der Schiffahrt zuzunehmen haben, und sie können durch Uebersteigung ihrer Forderungen Holland so lange zu unbegrenzten, riesigen Ausgaben für die Wester-Schelde zwingen, bis schließlich den Nachbarn der Besitz der allzu kostspieligen Wasserscheide vielleicht verekelt wird. (Was den Belgiern natürlich äußerst erwünscht wäre!) Mit Recht sagt man in Holland, die Antwerpener könnten nicht die oberste Instanz sein, die darüber zu entscheiden habe, wieviel Geld Holland für eine seiner Wasserstraßen aufzuwenden habe. Die Forderung, daß Belgien zu den Kosten für die Verbesserung desjenigen Teiles der Scheldefahrt, die ausschließlich belgischen Verkehrsinteressen dient, mitherangezogen werden müsse, erscheint ebenso verständlich wie berechtigt, um die Forderungen im angemessenen Maße zu halten. In dem Ramaer’schen Buch wird auch darauf aufmerksam gemacht, daß die bisher nur geringe Versandungsgefahr für die Schelde-Wasserstraße in Zukunft leicht einmal größer werden könne, was unter Umständen eine Mehrbelastung des Etats um Millionen von Gulden ausschließlich zu Gunsten Belgiens bedeuten würde.

Weiter sieht der Vertrag für den Fall belgisch-holländischer Konflikte bezüglich der Schelde-Fahrt den Schiedsspruch eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Schlichtungsausschusses vor, in dem Holland und Belgien je 2 Delegierte wählen, während als Vorsitzender ein dänischer oder spanischer Ingenieur in Aussicht genommen werden soll. Das klingt sehr gerecht und vernünftig, würde aber letzten Endes darauf hinauskommen, daß fast immer der Däne (oder Spanier) den Ausschlag gibt. Wenn man aber berücksichtigt, daß das Studium der Schelde-Fahrtverhältnisse sozusagen eine Lebensaufgabe ist, wird ein fremder Ingenieur, der sich vorher nie mit den enorm schwierigen Fragen der praktischen Schelde-Schiffahrt befassen konnte, immer als $^{3}/_{4}$ oder völliger Laie seine schwerwiegende Entscheidung treffen müssen. Man bezweifelt daher in Holland mit Recht stark, daß die vorgesehene Regelung dem Interesse der Sache entspricht. Zu beanstanden ist ferner Absatz 9 des Artikels 4, der kategorisch feststellt, die Lotsengebühren für die Fahrt von der See bis Antwerpen dürften nicht höher sein als für die Fahrt von See nach Rotterdam. Diese schematische Regelung ist entschieden sonderbar, denn die Antwerpen-Fahrt ist ungefähr dreimal so lang wie die Rotterdam-Fahrt. Mit Recht äußert Wiskerke:

„Antwerpen erhält also auf Kosten der niederländischen Finanzen eine Entschädigung dafür, daß es von der See weiter entfernt als Rotterdam ist.“

Einige weitere gut begründete Bedenken der Holländer gegen den neuen Vertrag seien in diesem Zusammenhang übergangen, um die Ausführungen nicht zu umfangreich werden zu lassen. Aber eingegangen werden muß noch auf die auch für Deutschland hochwichtigen Bestimmungen über die geplanten beiden Großschiffahrtskanäle Antwerpen—Moerdijk und Antwerpen—Ruhrort (der Rhein—Schelde-Kanal des Versailler Artikels 361), gegen die gleichfalls scharfe Kritik in Holland laut geworden ist.

Der jetzige Verkehr vom Rhein nach Antwerpen und umgekehrt spielt sich in der Hauptsache durch den Beveland'schen Kanal ab. Als Holland 1867 die Bahn Bergen—op Zoom—Veißingen baute und zu diesem Zwecke die Wasserarme Kreekark und Sloe abdämmte, wurde der genannte Kanal im Interesse Antwerpens gegraben, um die Rheinschiffe, die nach Antwerpen fuhren, nicht allzu sehr in die unruhigen Mündungsgewässer hineinführen zu müssen. Auf diesem Wege war es immerhin möglich, vor 1914 Antwerpen mit rd. 25 % (gleich 8½ Millionen t) am Rheinverkehr über die deutsch-holländische Grenze zu beteiligen. Aber nördlich und südlich des Beveland-Kanals war die Schiffahrt auf den breiten meerbusen-artigen Wasserstraßen doch oft genug durch Sturm, Nebel und Wellenschlag benachteiligt und selbst gefährdet. Deshalb war schon 1919 vereinbart worden, einen neuen ungefährlicheren Zugang von Antwerpen zum Rhein in Gestalt des ziemlich genau süd-nördlich verlaufenen Kanals Antwerpen Moerdijk zu schaffen. Dieser Kanalplan, der im April-Vertrag neuerdings auftaucht, ist den Rotterdamern ein Dorn im Auge, denn er würde Antwerpens Stellung im Wettbewerb um den Rheinverkehr wesentlich kräftigen. Daß Holland diesen langen und kostspieligen Kanal reichlich zur Hälfte bauen und aus eigener Tasche zahlen soll, ohne eine rechte Gegenleistung Belgiens, will den Holländern nicht so recht einleuchten, denn sie selber würden nur wenig Vorteil von der neuen Wasserstraße haben. Dazu kommt, daß die Regierung in Brüssel in ihren Kundgebungen ungeschickterweise den Wert des Kanals zu Antwerpens Wettbewerb mit Rotterdam allzudick unterstrichen hat. Aeußerte sie doch u. a.:

„Man kennt dies Kanalprojekt und den Wert, den seine Ausführung für den Wettbewerb mit dem Rotterdamer Hafen haben kann. Es ist überflüssig, in dieser Hinsicht viel Worte zu machen."

Daß derartige belgische Fanfaren nicht gerade geeignet sind, in Holland Stimmung für den Kanal Antwerpen—Moerdijk zu machen, liegt auf der Hand.

Ganz ähnlich liegen die Dinge bei dem auch für Deutschland so hochwichtigen Plan des Rhein—Schelde-Kanals in Höhe von Ruhrort. Obwohl Holland nicht das geringste Interesse an diesem Wasserweg hat, im Gegenteil! — legt der Aprilvertrag ihm die Verpflichtung auf, den Kanal auf holländischem Boden selber zu bauen und zu bezahlen. Belgien glaubt zu einer solchen weitgehenden Forderung berechtigt zu sein, weil Artikel 12 des Londoner Friedensvertrages vom 19. April 1839 besagt:

„Sollte in Belgien eine neue Landstraße gebaut oder ein neuer Kanal gegraben werden, die gegenüber dem holländischen Gebiet von Sittard an die Maß heranführen, so kann Belgien von Holland, das sich in dieser Hinsicht nicht weigern darf, fordern, daß die genannte Straße oder der genannte Kanal nach demselben Plan, auf Kosten Belgiens, durch das Gebiet von Sittard bis an die deutsche Grenze verlängert wird usw. . . . . ."

Von dieser Vergünstigung hat Belgien im „Gebiet von Sittard" noch nicht Gebrauch gemacht. Aber es bleibt zu beachten, daß Hollands Verpflichtungen in dieser Hinsicht bereits abgegolten sind. Als Holland auf belgisches Verlangen den Bau der Bahn Antwerpen—München—Gladbach durch Holl.-Limburg im Staatsvertrag vom 13. Januar 1873 genehmigte, wurde beim Auswechseln der Ratifizierungs-Urkunden am 18. Juni 1873 im beiderseitigen Einverständnis ausdrücklich festgelegt, daß:

„die Genehmigung der Herstellung einer Eisenbahn von Antwerpen nach Gladbach durch das Herzogtum Limburg in der Höhe von Roermond, wie sie durch den Vertrag vom 13. Januar 1873 festgelegt worden ist, die volle und ganze Erfüllung des Artikels 12 des Vertrages vom 19. April 1839 in sich schließt."

Forderungen auf Grund des Londoner Abkommens von 1839 kann demnach Belgien heute an Holland bezüglich des Rhein—Schelde-Kanals keinesfalls mehr stellen, am allerwenigsten, wenn der Kanal garnicht einmal „das Gebiet von Sittard" schneiden, sondern erheblich weiter nördlich, etwa in der Richtung Bocholt—Veulo, holländisches Land kreuzen soll, also auf einer rd. dreimal so langen Strecke, als es 1839 geplant war, und wenn obendrein der Vorbehalt „auf Kosten Belgiens" unter den Tisch fallen und Holland alle Unkosten tragen soll. Der Kanal würde unverhältnismäßig kostspielig werden. Ist doch eine Mindestbreite von 14 m und eine sichere Mindesttiefe von 3 m für ihn vorgesehen, und die sehr schwierige Hinüberführung über das breite und und tiefeingeschnittene Maaßtal erfordert einen Eisenbeton-Viadukt von vollen 10 km Länge. Mit Verwunderung fragt man sich in Holland, welche Veranlassung man eigentlich habe, auf eigene Kosten den Belgiern ohne jede Gegenleistung einen unverhältnismäßig teueren Kanal zu bauen, der Holland ganz ausschließlich schaden kann, während ein Nutzen für Belgien möglich, aber noch durchaus nicht sicher ist. Wenn den Belgiern aber überhaupt der Gefallen erwiesen werden soll, so wird Holland wohl wenigstens fordern dürfen, daß der Kanal weiter südlich gebaut wird, wo er nicht nur ein viel reicheres industrielles Gelände aufschließt, sondern auch holländischen Boden (in nur ½ bis ⅓ der Länge der Strecke Bocholt—Feulo) zu queren braucht.

Der von Belgien angestrebte Rhein—Schelde-Kanal würde geradezu eine Konkurrenz sein für die von Holland mit großen Kosten z. Zt. durchgeführte Maaskanalisierung. Ein bescheidener Nutzen für Holland würde nur herausspringen, wenn von der Maß ein Schleusenübergang und -Aufstieg zum Rhein—Schelde-Kanal geschaffen wird. Aber gerade diese Verbindung zwischen beiden Wasserstraßen wünscht Belgien unter allen Umständen vermieden zu sehen, weil sonst der in seinem Umfang ohnehin durchaus nicht zu übersehende Kanalverkehr im unerwünscht großen Maßstab auf der Maas nach Rotterdam davonschwimmen und Antwerpen somit entgehen würde. Da aber immerhin auf ihrem eigenen Grund und Boden die Holländer den Kanal natürlich so bauen werden, wie es ihren Belangen entspricht, wird wohl ein Rhein—Schelde-Kanal ohne Abstieg zur Maas niemals zustande kommen. Man ist den manchmal befremdlichen, übertriebenen Wasserstraßen-Ansprüchen Belgiens eigentlich schon viel zu weit und mit anerkennenswerter Langmut entgegen gekommen. Noch weiter den belgischen Forderungen nachzugeben, kann man sich in Holland umso weniger entschließen, als man den Belgiern ihre sehr unfreundliche Haltung aus Anlaß der 1913 er Verhandlungen über die Maas-Kanalisierung noch keineswegs vergessen hat. Es handelte sich damals um die Schiffbarmachung der belgisch-holländischen Maas, die im Westen Limburg, nördlich Maastricht auf bedeutende Länge die Grenze beider Länder bildet. Damals erklärte sich Belgien einverstanden, forderte aber als Gegenleistung neuerdings die Zustimmung zum Bau eines durch Limburg laufenden Rhein—Schelde-Kanals. Dann aber kümmerte sich Belgien um die Maaskanalisierung überhaupt nicht mehr, sodaß Holland schließlich gezwungen war, allein vorzugehen und auf dem rechten (holländischen) Ufer einen Maas-Seitenkanal zu bauen, den Juliana-Kanal zwischen Maastricht und Maasbracht, der sich seiner Vollendung nähert. Vielleicht verlangt nun Bel-

gien, obwohl es zu diesem Kulturwerk keinen Cent beigetragen hat, trotzdem seine „Gegenleistung?"

Aus dem Gesagten ersieht man, daß es mit dem Ausgleich der belgisch-holländischen Interessen-Gegensätze auf dem Gebiete des Wasserstraßenwesens noch gute Weile haben dürfte. Daß der zwischen den Regierungen im April paraphierte Vertrag in vorliegender Form vom holländischen Parlament angenommen wird, erscheint fast ausgeschlossen. Holland hat ja schon gelegentlich der Verhandlungen mit den Entente-Staaten über seinen Beitritt zur Straßburger Centralkommission für die Rheinschiffahrt und zu den Rhein-Artikeln des Versailler Vertrages bewiesen, daß es bei Wahrung seiner Schiffahrtsinteressen die Zähne zeigen und seinen Willen durchzusetzen vermag. Auch jetzt ist daher bei ihm schwächliches Zurückweichen vor zum Teil durchaus unbilligen Forderungen kaum anzunehmen. Das erste Mal verwarf das belgische Parlament die zwischen den Regierungen getroffenen Vereinbarungen, das holländische wird jetzt seinem Beispiel folgen. Wann und wie freilich im Falle einer abermaligen Verwerfung eines in den Grundlagen schon fertiggestellten Schiffahrtsvertrags eine endliche Regelung der schwebenden Differenzen und widerstreitenden Interessen zustande kommen soll, ist dann weniger denn je zu erkennen.

Der Güterverkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen in Ostpreußen

Von Regierungsrat Dr. Werner Teubert-Potsdam

Die Loslösung von dem übrigen Reichsgebiet hat die Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung dieser Provinz, die schon vor dem Kriege infolge ihrer geographischen Lage zum übrigen Reich und ihrer vorwiegend landwirtschaftlichen Bedeutung besonderer verkehrspolitischer Maßnahmen bedurfte, noch schwieriger gestaltet, so daß dort die Folgen des Versailler Vertrages in besonderem Maße empfunden werden. Vielleicht noch mehr als im übrigen Reich dürfte die Entwicklung Ostpreußens von günstigen Verkehrsverhältnissen abhängig sein wegen der geringen Bevölkerungsdichte, wegen der Bedeutung der Durchfuhr durch Ostpreußen und wegen der Verschiedenartigkeit der Erzeugnisse Ostpreußens und des übrigen Reichs, die eine enge Verknüpfung dieser Gebiete zu regem Güteraustausch auch künftig erforderlich macht. Ueber die neueste Entwicklung der ostpreußischen Binnenschiffahrt und die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung in Ostpreußen ist kürzlich in dieser Zeitschrift berichtet worden[1]). Die folgenden Ausführungen sollen insofern eine gewisse Ergänzung bringen, als sie zahlenmäßig ein Bild geben sollen über die gegenwärtige Güterbewegung in Ostpreußen im Vergleich zur Vorkriegszeit und über den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel. Die Zahlen sind zumeist den Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamts entnommen[2]).

Die gegenwärtige Provinz Ostpreußen umfaßt an Fläche sowie an Einwohnern nur etwa 4 % mehr als nach ihrer Ausdehnung vor dem Kriege; die jetzt zu ihr gehörenden Teile der früheren Provinz Westpreußen gleichen also die Gebietsverluste an Litauen und Polen ungefähr aus, so daß die Gesamtverkehrszahlen für die Zeit vor und nach dem Kriege im allgemeinen vergleichbar sind. Ostpreußen umfaßt heute 8,2 v. H. der Fläche des Deutschen Reichs, aber nur 3,6 v. H. seiner Bevölkerung. Von dem Ernteertrag des Reiches entfielen im Jahre 1924 nach der Menge etwa 6 v. H. auf Ostpreußen. Der Umfang der Ernte ist in Ostpreußen gegenüber 1913 in stärkerem Maße zurückgeblieben als im übrigen Reich. Auch die Bevölkerung hat sich von 1913 auf 1925 nur um 2 v. H. im heutigen Gebiet Ostpreußens vermehrt, während die des Reiches um mehr als 4 v. H. umfangreicher ist als im gleichen Gebiet im Jahre 1913. Während im Reichsdurchschnitt auf 1 qkm 133 Einwohner entfallen, beträgt die Bevölkerungsdichte in Ostpreußen nur 59. Angesichts dieser dünnen Bevölkerung kommt dem Verkehrswesen eine besondere Bedeutung zu. Ostpreußen ist zwar an Verkehrswegen an sich nicht ungünstig bedacht, denn es umfaßt nach der Länge 5,8 v. H. der deutschen Eisenbahnen und 9 v. H. aller deutschen Wasserstraßen; der Güterverkehr ist jedoch infolge der dünnen Bevölkerung in besonderem Maße gegenüber Tariferhöhungen der Eisenbahn empfindlich und die Wasserstraßen erschließen nur einen geringen Teil der Provinz, sind auch zum Teil in ihren Abmessungen unzulänglich für die gegenwärtigen Anforderungen.

Güterbeförderung in Ostpreußen in Mill. t:

	1913 früher Gebiet	1913 jetzig. Gebiet	1920	1921	1922	1923	1924
Eisenbahngüterbeweg.	7,43	7,43[1])	6,08	7,11	7,62	6,46	6,32
v. H. des Reichs	1,5%	1,7%	1,8%	2,0%	1,9%	2,6%[2])	2,3%[2])
Binnenschiffahrtverkehr	2,14	1,67	0,37	0,50	0,67	0,60	0,80
v. H. des Reichs	2.1%	1,7%	0,8%	1,2%	1,1%	1,7%	1.1%
Seewärtig. Güterverkehr	2,40	1,73	0,86	0,87	1,41	1,45	1,44
v. H. des Reichs	4,3%	3,2%	6,5%	4,3%	4,1%	3,5%	3,0%
Gesamtverkehr Ostpreußens v. H. von 1913	110%	100%	67%	78%	89%	78%	78

[1]) früheres Gebiet Ostpreußens. [2]) ohne Verkehr der Regie im Westen.

Die Güterbeförderung auf den Eisenbahnen und besonders auf den Wasserstraßen erreichte, auch bei Berücksichtigung der schwachen Bevölkerung Ostpreußens, einen weit geringeren Umfang als in dem übrigen Reich. Im Jahre 1924 blieb der Eisenbahnverkehr in Ostpreußen zwar erheblich hinter dem des Jahres 1913 zurück, doch nicht in stärkerem Maße als im übrigen Reich, auch wenn man von den vom Ruhreinbruch noch betroffenen Gebieten absieht. Auf den Binnenwasserstraßen dagegen wurden nicht einmal halb soviel Güter befördert wie früher, wenn auch der Verkehr gegenüber den ersten Nachkriegsjahren erheblich zunehmen konnte. Wie die vorstehenden Zahlen erkennen lassen, war in diesen Jahren infolge der durch die Geldentwertung hervorgerufenen niedrigen Eisenbahntarife ein erheblicher Teil des Güterverkehrs von der Wasserstraße zur Eisenbahn abgewandert. Während auch der Seeverkehr Königsbergs, wenigstens nach der Menge der beförderten Güter, in den letzten Jahren immerhin etwa $^4/_5$ des Vorkriegsverkehrs wieder erreicht hatte und damit nicht ungünstiger dastand als die übrigen deutschen Seehäfen, befand sich auch im Jahre 1924 noch die Binnenschiffahrt Ostpreußens in einer weit ungünstigeren Lage als im übrigen Reich, wo sie durchschnittlich $^3/_4$ des früheren Umfangs wieder aufwies.

Bestand an Lastkraftwagen.

Zahl der Lastkraftwagen	1914	1921	1922	1923	1924	1925
in Ostpreußen	88	744	1008	1142	1103	1218
auf 1000 Einwohner entfallen						
in Ostpreußen	0,4	3,3	4,5	5,1	4,6	5,4
im Reich	1,5	5,1	7,4	8,7	9,8	12,9

[1]) Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1925, Seite 258 und 289.

[2]) Statistik des Deutschen Reichs, Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen; Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen; Wirtschaft und Statistik (Verlag Reimar Hobbing, Berlin).

Wie die Binnenwasserstraßen Ostpreußens erst in geringem Maße dem Güterverkehr dienstbar gemacht sind, so ist auch, ebenfalls im Gegensatz zum übrigen Reichsgebiet, der Lastkraftwagenverkehr erst gering entwickelt. In dem Zeitraum von 1914—1922 wurden zwar in Ostpreußen verhältnismäßig mehr Lastkraftwagen angeschafft als im Reichsdurchschnitt, in den 3 letzten Jahren nahm ihre Zahl jedoch nur um etwa 1/5 zu, während sie sich im Reiche fast verdoppelte. Daher gibt es in Ostpreußen, bezogen auf die Einwohnerzahl, nicht einmal halb so viel Lastkraftwagen als im übrigen Reich.

Die Hauptrichtungen des Güterverkehrs in Ostpreußen.

in 1000 t	auf Eisenbahnen			auf Binnenwasserstrassen		
	1913	1923	1924	1913	1923	1924
von den ostpr. Seehäfen n. dem übrigen Ostpreußen	713	495	479			86
in umgekehrter Richtung	604	733	1066	1261	380	261
übr. Verkehr innerh. Ostpr.	2167	1296	1998			194
Ostpr.-Ostpolen, Litauen	277	224	63	37	5	6
Litauen, Ostpolen-Ostpr.	560	888	308	501	44	85
Ostpreußen-Westpr., Posen (Westpolen, Danzig)	397	17	22	73	15	23
Westpolen, Danzig-Ostpr.	417	23	46	222	46	34
Ostpreußen—übriges Reich (einschl. Ost-Oberschles.)	434	1051	557	27	—	—
übriges Reich—Ostpreußen	1827	1641	1698	13	—	—
zusammen:	7396	6368	6237	2134	490	663

Die Folgen desKrieges haben die Verkehrsbeziehungen im ostpreußischen Güterverkehr erheblich verschoben. Während der Eisenbahngüterverkehr Ostpreußens 1924 gegenüber 1913 insgesamt wesentlich zurückblieb, erreichten die Gütermengen, die lediglich zwischen ostpreußischen Stationen befördert wurden, den gleichen Umfang wie damals. Dabei hat der Versand Ostpreußens nach seinen Häfen zum Teil auf Kosten der Binnenschiffahrt erheblich zugenommen, während gleichzeitig der Bezug zu Bahn aus den Seehäfen zurückging. Sehr abgenommen hat infolge der veränderten wirtschaftlichen Lage der Nachbarländer und der deutschen Beziehungen zu ihnen der Verkehr mit Litauen und Ostpolen. Das Jahr 1923 brachte zwar, begünstigt durch die sehr niedrigen deutschen Eisenbahnfrachten, insofern einen gewissen Aufschwung, als sowohl die Holzausfuhr von Ostpreußen nach Ostpolen stark anwuchs als auch in besonderem Maße der Holzversand in umgekehrter Richtung. Im Jahre 1924 ging der Güteraustausch mit den östlichen Nachbarländern jedoch auf 1/3 zurück, was zum Teil auf die mit der Festigung der deutschen Währung eintretenden erheblichen Erhöhungen des deutschen Eisenbahngütertarifs zurückzuführen ist, die es Polen ermöglichten, in sehr großem Umfang durch Einführung niedriger Ausnahmetarife die Holzausfuhr über Danzig zu lenken. Noch stärker blieb naturgemäß nach dem Kriege infolge der neuen Zollgrenze der Güteraustausch Ostpreußens mit Westpreußen und Posen zurück, der auch im Jahre 1924 nur 1/12 des früheren Umfangs erreichte. Dagegen ermöglichten es die Vereinbarungen über die Durchfuhr durch Westpolen und die deutschen Staffeltarife, daß der Verkehr Ostpreußens mit dem übrigen Reich etwa den früheren Umfang behielt. Hier hat zwar der Steinkohlenbezug aus Oberschlesien, der zum Teil durch Bezug mitteldeutscher Braunkohlen, zum Teil durch stärkere Einfuhr über See ersetzt wurde, abgenommen; dafür erreichte die Ausfuhr aus Ostpreußen, namentlich durch erhebliche Bahnsendungen von Holz und Kartoffeln nach Rheinland-Westfalen, die die Staffeltarife ermöglichten, größeren Umfang als früher; der Verkehr mit Westdeutschland vollzog sich vor dem Kriege überwiegend auf dem Seeweg über Rotterdam und den Rhein.

Weit stärker als die Eisenbahn wurde die ostpreußische Binnenschiffahrt in ihrem Verkehr mit den Nachbargebieten betroffen. Die Schiffahrt durch den polnischen Korridor hat in den Nachkriegsjahren völlig aufgehört und auch der Verkehr mit Westpreußen und Polen hat, behindert durch politische Maßnahmen Polens und durch den Rückgang der Schiffbarkeit der Weichsel, zum größten Teil aufgehört. Den größten Verlust weist jedoch der Wasserstraßenverkehr mit dem Ausland über die Memel auf. Der früher so bedeutende Holzeingang nach Ostpreußen, der auf Flößen und Schiffen von Polen und Litauen memelabwärts kam, zu einem geringen Teil allerdings in das heutige Memelgebiet ging, hat zum größten Teil aufgehört. Die politischen Beziehungen zwischen Litauen und Polen, die die Durchfuhr durch Litauen erschwerten, zugleich die Bemühungen Polens, den Königsberger Hafen bei der überseeischen Ausfuhr zu umgehen, haben den ostpreußischen Wasserstraßen diesen so wichtigen Verkehr entzogen. Immerhin konnte dieser Verkehr von 1923 auf 1924 sich wesentlich vermehren. Auch der übrige, lediglich zwischen ostpreußischen Häfen sich vollziehende Schiffahrtsverkehr nahm im Jahre 1924 einen beträchtlichen Aufschwung, blieb aber dennoch um die Hälfte gegen den Vorkriegsverkehr zurück.

Die wichtigsten Gütergruppen im ostpreußischen Verkehr.

in 1000 t	Auf Eisenbahnen			Auf Binnenwasserstraßen		
	1913	1923	1924	1913	1923	1924
Steinkohlen	1374	1063	1337	164	18	53
Braunkohlen	54	267	230	5	1	—
Getreide	855	397	394	37	10	20
Stammholz	165	622	240	318	48	91
übriges Holz	1108	1803	798	790	194	248
Erde, Kies	748	274	1141	287	76	144
Steine	709	346	539	276	108	93
zusammen	5013	4772	4679	1877	445	649
v. H. aller Güter	67 %	74 %	74 %	88 %	75 %	81 %

Wie im übrigen Reichsgebiet sind auch in Ostpreußen unter den verschiedenen Güterarten im Eisenbahnverkehr die Steinkohlen am stärksten beteiligt. In diesem Verkehr überwog auch 1924 die Zufuhr aus Oberschlesien, der Bahnversand von Königsberg nahm etwa den doppelten Umfang an wie 1913 und beruhte zum Teil auf Sendungen, die vor dem Kriege von Königsberg und Memel zu Schiff nach dem übrigen Ostpreußen gingen. Obgleich auf dem Seewege 1924 weit mehr Kohlen in Königsberg eintrafen als im Jahre 1913, wurde auf den ostpreußischen Binnenwasserstraßen nicht einmal 1/3 der früheren Mengen befördert. Mit der Eisenbahn wurden dagegen einschließlich des verstärkten Braunkohlenbezuges aus Mitteldeutschland sogar mehr Kohlen als 1913 in Ostpreußen empfangen. Wie im übrigen Reich nahmen auch in Ostpreußen Steine und Erden bei der Bahnbeförderung nächst Kohlen den größten Umfang ein; die starke Zunahme dieses Versandes im Jahre 1924, namentlich an Erde und Kies, dürfte zum Teil durch die Königsberger Hafenbauten verursacht sein. Auch zu Wasser wurden erheblich mehr Erden und Steine nach Königsberg gebracht als 1913; die Beschäftigung der ostpreußischen Binnenschiffahrt durch Beförderung von Steinen und Erden war trotzdem noch bedeutend geringer als im Jahre 1913. Am stärksten gegen früher blieb jedoch auf den Wasserstraßen der Holzverkehr zurück. Trotz des wesentlichen Zuwachses gegenüber 1923 erreichte diese Menge nicht 1/3 ihres Umfangs von 1913. Dies beruht zum Teil auf dem Rückgang der Zufuhr memelabwärts, zum Teil aber auch auf dem Wettbewerb der Eisenbahn, die erhebliche Mengen den Wasserstraßen entzog. Der Eisenbahn brachte andererseits der im Jahre 1924 so stark zurückgehende Holzhandel mit Polen gegenüber 1923 einen bedeutenden Verkehrsausfall.

Der ostpreußische Wasserstraßenverkehr wird in verhältnismäßig stärkerem Maße als früher durch Schiffe ohne eigene Triebkraft bewerkstelligt. Die Flößerei ist weit mehr als der übrige Verkehr zurückgegangen und erreichte z. B. in Königsberg 1924 nur 1/7 des Umfangs von 1913. Von den auf ostpreußischen Wasserstraßen insgesamt beförderten Gütermengen entfielen 1924 etwa 7% auf die Flößerei. Stärker als der Gesamtverkehr abgenommen hat auch die Beförderung in Schiffen mit eigener Triebkraft, die früher 15%, im Jahre 1924 nur 9% des Verkehrs auf ostpreußischen Binnenwasserstraßen bewältigten; immerhin ist dieser Verkehr, der sich namentlich auf den Haffen vollzieht, verhältnismäßig umfangreicher als auf den übrigen deutschen Binnenwasserstraßen, wo insgesamt nur 3½ % des gesamten deutschen Güterverkehrs auf Schiffe mit eigener Triebkraft entfällt. Die in Ostpreußen verkehrenden Schiffe ohne eigene Triebkraft sind zwar durchschnittlich größer als vor dem Kriege, erreichten aber 1924 im Mittel nur 160 t Tragfähigkeit, während die in den wichtigeren Häfen des Reiches insgesamt verkehrenden Schiffe ohne eigene Triebkraft im Durchschnitt 360 t umfaßten; selbst auf den märkischen Wasserstraßen, wo unter den Hauptstromgebieten nächst Ostpreußen die kleinsten Schiffe verkehren, erreichte ihre Tragfähigkeit im Durchschnitt 290 t.

Mengen und Leistungen im Güterverkehr auf ostpreußischen Wasserstraßen.

Wasserstraßen	1913 1000 t	1913 Mill. tkm	1923 1000 t	1923 Mill. tkm	1924 1000 t	1924 Mill. tkm
Memel	1247	54,1	244	7,1	338	10,0
Gilge	554	9,2	131	4,7	169	6,1
Gr. Friedrichsgraben	579	13,4	146	3,4	180	4,1
Deime	637	21,0	170	5,5	205	6,7
Pregel	1232	37,8	357	10,2	489	12,7
Nogat	32	0,6	12	0,3	23	0,5
Oberländischer Kanal und Elbingfluß	170	3,6	84	1,9	162	2,3
Masur. Wasserstraßen	51	1,9	26	1,1	38	2,3
übr. ostpr. Wasserstr.	—	—	—	9,5	—	16,1
zusammen:	—	—	600	43,7	800	60,8
darunter unter fremder Flagge	—	0,14%	—	10,4%	—	10,0%
mittl. Beförderungsweite		—		73 km		76 km

Wie vor dem Kriege befuhr auch 1924 mehr als die Hälfte aller in der ostpreußischen Binnenschiffahrt beförderten Gütermengen den Pregel; sein Verkehr ist nach den tonnenkilometrischen Leistungen jedoch auf 1/3 zurückgegangen. In etwa gleichem Maße — es handelt sich auch hier namentlich um den Holzverkehr zwischen der Memel und Königsberg — hat auch der Verkehr auf der Deime und dem Großen Friedrichsgraben abgenommen. Weniger von den Folgen des Krieges betroffen wurde der Verkehr auf den masurischen Wasserstraßen und auf dem Elbingfluß. Wie stark der Verkehr auf der Nogat durch die neuen Grenzen leiden mußte, geht aus den vorstehenden Zahlen nicht hervor, da 1913 der Ausbau der Nogat noch nicht beendet war; im Jahre 1914 wurde die Nogat jedoch von 170 000 t befahren, die 9,4 Mill. t/km auf ihr zurücklegten — ein Verkehr, der mithin fast gänzlich aufgehört hat. Von den in der Uebersicht nicht einzeln aufgeführten Wasserstraßen entfiel der weitaus größte Teil des tonnen-kilometrischen Verkehrs auf das Frische Haff, über das z. B. im Jahre 1923 im Binnenschiffahrtsverkehr etwa ¼ Mill. t befördert wurden. Unter den übrigen, nur in geringem Umfang befahrenen Wasserstraßen sind noch zu nennen: Kurisches Haff, Nemonien, Timber und Alle. Die Entwicklung der ostpreußischen Binnenschiffahrt ist namentlich dadurch beeinträchtigt, daß brauchbare Wasserverbindungen mit dem südlichen Ostpreußen fehlen und der Verkehr mit den Nachbarstaaten erschwert ist, so daß Beförderungen auf große Entfernungen, bei denen in der Regel gerade der Schiffahrt gegenüber der Eisenbahn der Vorzug gegeben wird, selten sind. So erreichte auch die mittlere Beförderungsweite auf den ostpreußischen Wasserstraßen mit 76 km nur etwa 1/3 der Strecke, auf die die deutsche Binnenschiffahrt insgesamt durchschnittlich befördert. Infolge der kurzen Entfernungen ist auch in der ostpreußischen Binnenschiffahrt der Umschlagverkehr zwischen Eisenbahn und Wasserstraße nur recht gering. Immerhin wurden im Jahre 1913 etwa 50 000 t von Bahn zu Schiff und 20 000 t von Schiff zu Bahn umgeschlagen. Dieser Verkehr ist, zumeist als Folge der neuen Eisenbahntarife, im Jahre 1924 auf insgesamt 17 000 t zurückgegangen. Dieser Umschlag vollzog sich namentlich in Elbing, Königsberg und Tilsit; in früheren Jahren konnte auch in Tapiau, Sköpen, Lötzen, Piplin und Osterode ein unmittelbarer Umschlag zwischen Eisenbahn und Wasserstraße verzeichnet werden.

Die wichtigeren Verkehrsbeziehungen auf den ostpreußischen Binnenwasserstraßen im Jahre 1924.

Güterverkehr in 1000 t:

von \ nach	Königsberg	Tilsit	Deutsch-Memel außer Tilsit	Elbing und Oberländ. Kanal	Frisches Haff	Danzig	Memelgebiet	Litauen	Zusammen
Königsberg	—	60,3	11,5	8,9	5,0	2,8	4,7	3,0	96,2
Tilsit	41,7	—	0,9	0,2	1,0	—	8,9	0,6	53,3
Dtsch. Memel auß. Tilsit	15,1	12,4	5,1	0,2	—	—	3,2	2,3	38,3
Elbing und Obl. Kanal	95,1	—	—	17,6	0,5	10,1	—	—	123,3
Frisch. Haff	121,1	—	0,1	9,0	4,7	8,8	2,1	—	145,8
Danzig	16.4	—	0,8	13,5	0,5	—	—	0,4	31,6
Memelgebiet	10,5	22,6	41,5	—	—	—	0,1	—	74,7
Litauen	7,7	59,7	17,5	—	—	—	0,3	—	85,2
zusammen:	307,6	155,0	77,4	49,4	11,7	21,7	19,3	6,3	648,4

Die vorstehende Uebersicht zeigt, in welchen Richtungen sich der größte Teil des Wasserstraßenverkehrs (die Zahlen umfassen 4/5 des Gesamtverkehrs) vollzog. Königsberg ist mit mehr als deri Hälfte am Gesamtverkehr beteiligt, Tilsit mit fast ¼; zwischen beiden Städten wurden etwa 100 000 t verschifft. Besonders umfangreich ist in Königsberg die Zufuhr vom Frischen Haff sowie von Elbing. Je etwa 90 000 t betrug der Verkehr mit dem Memelgebiet und mit Litauen; er beruht namentlich auf der Einfuhr nach Ostpreußen, und zwar zumeist nach den deutschen Memelplätzen, zum kleinen Teil nach Königsberg. Für den Verkehr mit Danzig kommen Elbing und Königsberg sowie Orte am Frischen Haff in Betracht. Der durchgehende Verkehr zu Wasser durch Königsberg erreichte nur etwa 5000 t, der Verkehr zwischen dem Frischen Haff und dem Gebiet der Memel war mithin sehr unbedeutend. Eine größere Bedeutung als Hafenplatz kommt in Ostpreußen außer Königsberg noch Tilsit und Elbing zu. Während Elbing 1924 mit einem Binnenschiffahrtsverkehr von über 120 000 t Gütern seinen Vorkriegsverkehr übertraf, hatte Tilsits Verkehr, obgleich er fast 200 000 t umfaßte, den früheren Umfang bei weitem nicht erreicht.

Der Güterverkehr Königbergs.

in 1000 Tonnen	Gesamtverkehr	zu Bahn an	zu Bahn ab	auf Binnenwasserstraßen an	auf Binnenwasserstraßen ab	im Seeverkehr an	im Seeverkehr ab
1913	5 346	1 599	870	978	152	960	787
1923	3 972	1 393	791	283	59	899	547
1924	3 870	1 150	803	366	114	940	497
1924 % v. 1913	73%	72%	92%	37%	75%	98%	63%

In Königsberg ist der Binnenschiffahrtsverkehr besonders stark zurückgegangen, und zwar, wie schon erwähnt, namentlich durch die so stark gesunkene Holzzufuhr von der

Memel her. Wenn auch die Eisenbahnzufuhr trotz stärkeren Holzverkehrs wesentlich hinter dem Umfang von 1913 zurückblieb, so beruht dies darauf, daß die Sendungen an Getreide und Hülsenfrüchten aus Rußland fast gänzlich aufhörten. Entsprechend der verminderten Zufuhr nach Königsberg ging auch die Ausfuhr über See zurück und erreichte nicht einmal 2/3 des Umfangs von 1913. Auch gegenüber 1923 nahm der Verkehr vom Binnenland her in Richtung nach der See und damit auch der Gesamtverkehr Königbergs im Jahre 1924 ab. Trotzdem machte die Güterbewegung in umgekehrter Richtung Fortschritte, besonders im Versand zu Binnenschiff (Kohlen). Der Gütereingang über See und der Bahnversand aus Königsberg waren in der Gesamtmenge sogar nur wenig geringer als 1913. Dazu trug einmal die stark vermehrte Kohleneinfuhr über See bei, die einen Teil der schlesischen Lieferungen ersetzen mußte; ferner mußten auch erhebliche Holzmengen von nördlichen Ostseehäfen über See bezogen werden anstelle der früheren Eingänge von der Memel.

Das Jahr 1925 war der Binnenschiffahrt infolge des sehr milden Winters günstig. Man kann damit rechnen, das der ostpreußische Binnenschiffahrtverkehr den Umfang des Jahres 1924 um etwa 1/10 übertraf; die von Königsberg abgehenden Gütermengen zeigen eine noch stärkere Zunahme. Dabei blieben die Binnenschiffahrtfrachten z. B. zwischen Königsberg und Tilsit, auf der gleichen Höhe wie im Jahre 1924. Die Eisenbahnfrachten waren gegenüber 1924 im Durchschnitt des Jahres nicht unwesentlich niedriger, der Eisenbahnverkehr in Ostpreußen nahm auch um etwa 1/10 an Umfang gegenüber 1924 zu. Der seewärtige Güterverkehr Königsbergs erreichte dagegen nicht den Umfang des Vorjahres. Die Zufuhr von Westdeutschland auf dem Seewege, namentlich an Kohlen, war zwar lebhafter als 1924, der Auslandsverkehr, besonders die Ausfuhr, jedoch geringer. Dabei gingen die Seefrachten von und nach Königsberg im Gegensatz zu dem Weltfrachtenindex, der sich von 1924 auf 1925 um mehr als 1/10 senkte, wenig unter die des Vorjahres zurück, und blieb damit wesentlich über den Vorkriegssätzen.

Die Belebung der Schiffahrt ist mithin auch im Jahre 1925 noch nicht in dem erwarteten Umfang eingetreten. Die Stärkung der Wettbewerbsstellung Königsbergs gegenüber Libau, Windau und Riga auf der einen, Danzig auf der anderen Seite kann nicht allein durch die zum Teil bereits erfolgte Erweiterung der Königsberger Hafenanlagen erfolgen. Immerhin sind schon nach langjährigen Unterbrechungen im Jahre 1925 nicht unerhebliche Sendungen an Getreide und Hülsenfrüchten von Rußland nach Königsberg zur Ausfuhr über See gelangt. Es muß gehofft werden, daß das neue deutsch-russische Eisenbahnabkommen sowie die Vollendung des Ausbaues des Königsberger Seekanals besonders dazu beitragen werden, den Königsberger Durchfuhrhandel mit Rußland wieder zu beleben. Besondere Aufgaben erwachsen jedoch der deutschen Eisenbahntarifpolitik. Von ihr wird es wesentlich abhängen, wie weit es gelingt, den Verkehr der an Ostpreußen grenzenden Länder von und nach See wieder wie früher über Königsberg zu lenken, angesichts der Eisenbahntarife dieser Länder, die sich bisher meist mit Erfolg bemüht haben, diesen Verkehr anderen Ostseehäfen zuzuleiten.

Um Handel und Verkehr und damit die ostpreußische Volkswirtschaft zu fördern, erscheinen jedoch auch Aenderungen der innerdeutschen Eisenbahntarife erforderlich. Was seit langem von vielen Seiten der deutschen Wirtschaft verlangt wird, nämlich eine Abschwächung der Staffeltarife, dürfte auch von Ostpreußen befürwortet werden, wenngleich zur Begründung der Einführung der bestehenden Staffeltarife seinerzeit gerade die Beziehungen Ostpreußens zum übrigen Reich mitangeführt wurden. Wenn auch die Staffeltarife fraglos den Güterautausch mit dem übrigen Reich erleichtert haben, so haben sie doch in ihrer bestehenden Form nicht mehr die Berechtigung wie in der Inflationszeit und ihre auf kürzere Entfernungen so sehr hohen Frachtsätze dürften gerade die ostpreußische Wirtschaft angesichts der schwachen Besiedelung der Provinz in ihrer Entwickelung stärker hemmen, als die niedrigen Frachten auf sehr große Entfernungen nützen. Denn, wie wir sahen, wird auf große Entfernungen, z. B. im Verkehr mit dem Ruhrgebiet, bereits in zunehmendem Maße wieder der Seeweg benutzt, trotz des mit ihm verbundenen mehrmaligen Umschlags. Auch die Kohlenzufuhr von Oberschlesien geht nicht mehr allein auf dem Bahnweg vor sich: 1925 gingen z. B. nicht unerhebliche Sendungen zu Bahn nach Danzig und von dort zu Binnenschiff nach Tilsit. Auch der Binnenschiffahrtverkehr durch den polnischen Korridor wurde im Jahre 1925 bereits wieder vereinzelt aufgenommen. Eine Verbilligung der Eisenbahnfrachten auf kurze Entfernungen wird nicht nur den Güteraustausch innerhalb der Provinz erleichtern, sondern auch den Verkehr über See mit dem westlichen Reichsgebiet fördern und zugleich zu einer Belebung der Binnenschiffahrt, der ein Umschlag zwischen Bahn und Schiff wieder ermöglicht würde, führen. Solange eine weitere Hebung der noch so darniederliegenden ostpreußischen Binnenschiffahrt durch Erschließung Südostpreußens mittels des Masurischen Kanals und des geplanten Kanals von Elbing nach Allenstein nicht durchführbar ist, muß die ostpreußische Binnenschiffahrt eine Besserung ihrer Lage namentlich dadurch erhoffen, daß sich der Verkehr mit den früheren deutschen Gebieten und mit der Memel, unterstützt durch Vereinbarungen mit den Nachbarländern, wieder in größerem Umfange entwickelt, als es bisher möglich war.

Holländische Kredite auf deutsche Schiffe

Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider in Breslau

Der Aufschwung der deutschen Binnenschiffahrt um die Jahrhundertwende führte zu erheblichem Kreditbedarf in der Binnenschiffahrt. Der Bau eiserner Kähne von ca. 400 t Tragfähigkeit kostete ungefähr 25 000 M., größere Gefäße und Dampfer erheblich mehr. Kredite auf deutsche Binnenschiffe wurden von deutschen Geldgebern und Banken mit Rücksicht auf die gesetzliche Regelung der Beleihung von Fahrzeugen nur zögernd gewährt. Die Verpfändung von Schiffen ist zwar formell der Belastung von Grundstücken ähnlich geregelt, materiell weicht sie aber erheblich von ihr ab (§ 1259 ff. BGB.). Die Sicherheiten, die das Gesetz dem Grundkredit einräumt, gewährt es nicht in gleichem Maße dem Schiffskredit. Es gibt im Sachenrecht der Schiffe kein „Eigentümerschiffspfandrecht"; in den Fällen, wo beim Grundstück eine „Eigentümerhypothek" entstehen würde, rücken beim Schiffspfandrechte die nachstehenden Gläubiger auf. Es gibt keine Haftung der Versicherungsforderung an Stelle des untergegangenen Schiffes für das Pfandrecht. Die nicht eingetragenen, unsichtbaren, dinglichen „Schiffsgläubiger" (§§ 102, 103, 109 BSchG.), die dem eingetragenen Pfandrecht vorgehen, beeinflussen den Rang der Schiffspfandrechte. Der öffentliche Glaube des

Grundbuches besteht also nicht in entsprechender Weise für das Schiffsregister. Auf die Zwangsversteigerung finden die Vorschriften vom geringsten Gebot keine Anwendung (§ 169 I. S. 1 ZVG.), so daß ein Schiffspfandgläubiger durch die von einem schlechten Berechtigten betriebene Versteigerung um sein Pfandrecht gebracht werden kann. Es gibt auch keine dingliche Unterwerfung des Schiffes unter die Zwangsvollstreckung entsprechend § 900 ZPO. (K. J. G. 38 A. 186). Schließlich ist nur die Verpfändung eines Schiffes dem Eintragungszwang unterworfen, nicht aber seine Veräußerung. Ein Schiff kann gehandelt werden wie ein Pfund Kirschen. Einigung und Uebergabe gemäß § 929 BGB. genügt zum Erwerbe des Eigentums an einem Schiffe. Vergleicht man damit unser weitentwickeltes und feinausgebildetes Immobiliarsachenrecht, so ist die Zurückhaltung deutschen Kapitals von großzügiger Beleihung von Schiffskörpern begreiflich.

Im holländischen Recht ist der Schiffskredit aber weit besser gesichert. Zunächst gibt es in Holland das Central-Schiffsregister in Rotterdam, das schnelle Möglichkeit gibt, bei jedem holländischen Fahrzeug Eigentumsverhältnisse und Belastung festzustellen. Bei deutschen Schiffen ist das erheblich schwieriger. Der Heimatsort des Schiffes bzw. das Amtsgerichtsregister, in dem es eingetragen ist, ist dem Schiff nicht anzusehen, denn die Polizeivorschrift, welche dem Schiffer auferlegt, den Heimatsort des Schiffes — irgendein in weitesten Kreisen unbekanntes Dorf — am Vordersteven zu tragen, wird nicht immer befolgt. Dann schreibt auch der Schiffseigner in seinen Ladeschein niemals die Schiffsregisterbezeichnung seines Fahrzeuges. Die Auffindung des Schiffes zwecks Feststellung seiner rechtlichen Verhältnisse ist bei uns recht schwer, im Gegensatz zu Holland. Die Beleihung von Schiffskörpern ist schon lange ein wichtiger Geschäftszweig holländischer Banken und eine günstige gesetzliche Regelung gibt dem Geldgeber ausreichende Sicherheiten. Infolgedessen gibt es in Holland seit vielen Jahren einen gut organisierten Schiffskredit, der von einer Anzahl Schiffsbeleihungsbanken, dann auch auf deutsche Schiffe unter allerdings vereinbarten strengen und scharfen Sicherungen gewährt wurde. In Deutschland wurden erst nach Kriegsende von drei Großbanken in Hamburg, Duisburg und Berlin deutsche Schiffskreditanstalten gegründet, als der holländische Kredit unter dem Verfall der deutschen Währung unerschwinglich wurde; kaum errichtet, verloren sie aber ihre Bedeutung und ihre Tätigkeit durch den Untergang der deutschen Währung, und wenn sie auch tatsächlich noch bestehen, so gilt es doch, sie neu zu stützen, wenn sie dem deutschen Schiffbau und der deutschen Schiffahrt Nutzen bringen sollen.

Die holländischen Schiffspfandrechte waren in Mark auf die deutschen Schiffe entsprechend der Bestimmung des § 1260 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit § 106 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit eingetragen. Wie auf Grundstücken (§ 113 BGB. in Verbindung mit § 28 der Grundbuchordnung) können auch auf Schiffe nur Markpfandrechte eingetragen werden. In den Darlehnsverträgen war aber die p e r s ö n l i c h e Forderung auf Gulden gestellt. Das Pfandrecht reichte also mit fortschreitendem Verfall der Markwährung längst nicht mehr aus, persönlich war aber der Schuldner eine Valutaverpflichtung eingegangen, die den Inlandswert des Fahrzeugs, angesichts der Inlandswerte der deutschen Mark, weit überstieg. Die deutsche Schiffahrt, soweit sie holländisch belastet war, geriet in verzweifelte Lage, denn die holländischen Hypothekenbanken, deren Pfandbriefe mündelsicher sind, mußten an Vollstreckung denken. Der 1921 ins Leben gerufene Schutzverband deutscher Schuldner holländischer Schiffspfandrechte setzte im Einvernehmen mit dem holländischen Verband der Schiffsbanken nach langen Verhandlungen die Erlassung des „ersten" Reichsgesetzes über die Umwandlung von Schiffspfandrechten in deutscher Währung vom 26. Januar 1923 durch, wozu die weit früher erlassene, entsprechende Verordnung für das Grundbuchrecht, die Verordnung über die Eintragung von Hypotheken in ausländischer Währung vom 13. 2. 1920 (RGBl. S. 231) als Vorbild diente. Die holländischen Banken erhielten nun die Möglichkeit, Guldenpfandrechte statt der wertlos gewordenen Markpfandrechte sich eintragen zu lassen, erlangten somit volle Sicherung ihrer Darlehensforderungen und konnten sich entschließen, den deutschen Schuldnern ein Moratorium zu gewähren. So erhielt der laufende, holländische Kredit eine neue, unumgänglich gewordene Sicherung.

Die deutsche Schiffahrt bedurfte aber noch viel mehr n e u e r Kredite, als es galt, die zahlreichen durch den Krieg verlorenen Fahrzeuge zu ersetzen, die aus den anfangs erwähnten allgemeinen Gründen und aus den besonderen Gründen deutscher Geldknappheit in Deutschland nicht zu beschaffen waren. Es war nunmehr neuer holländischer Kredit erforderlich und so entstand auf Drängen der beteiligten Wirtschaftskreise das zweite Gesetz vom 29. März 1923 (R. G. Bl. S. 232) nach welchem auch n e u e Schiffspfandrechte in ausländischer Währung auf deutsche Schiffe eingetragen werden konnten. Die Eintragung bedurfte allerdings der Einwilligung der obersten Landesbehörde und, sofern es sich um Binnenschiffahrt handelte, auch der Reichsbank. Die Einwilligung der Landesregierung ließ allerdings in zahlreichen Fällen, ganz gegen die Interessen der Schiffahrt, in Preußen lange auf sich warten, sodaß viele Schiffsneubauten nach anderen Bundesstaaten angemeldet wurden, wo man mit mehr Verständnis für den Zweck des Gesetzes die Genehmigung schneller erteilte.

Bei der Steifheit des deutschen Kredits im allgemeinen und insbesondere des Schiffskredits machte man von der Möglichkeit, für Schiffsneubauten holländischen Kredit zu bekommen, viel Gebrauch. Aber das Gesetz ist in seiner Geltungsdauer begrenzt[1]). § 4 besagt, „nach dem 31. Dezember 1925 dürfen Neueintragungen auf Grund des § 1 dieses Gesetzes nicht mehr vorgenommen werden." Man hatte bei Erlassung des Gesetzes Anfang 1923 damit gerechnet, daß bis zu diesem Zeitpunkte Verhältnisse wiedergekehrt wären, die eine Eintragung von fremden Valuten auf deutsche Werte nicht mehr erforderlich machen. Niemals war aber der Schiffskredit so steif wie jetzt. Die holländischen Banken bestehen auf weitgehendste Sicherung ihrer Kredite. Die Pfandbriefe der holländischen Schiffsbeleihungsbanken sind auf Grund der holländischen Nachkriegsgesetzgebung nur dann mündelsicher, wenn die den Pfandbriefen zugrunde liegenden Schiffspfandrechte ihrerseits auf G u l d e n gestellt sind. Holland gewährt also nur dann Schiffskredit, oder kann ihn nur dann gewähren, wenn das Gesetz vom 29. März 1923 bestehen bleibt. Nun sind zwar Reichskredite für die deutsche Binnenschiffahrt in Aussicht gestellt worden. Der Erfolg ist aber zweifelhaft und wenn er eintritt, wird er unter keinen Umständen dem Kreditbedarf voll entsprechen. Die deutsche Schiffahrt wie die deutsche Werftindustrie ist deshalb auf die weitere Gewährung holländischen Kredits angewiesen. Mit Rücksicht darauf ist die Verlängerung des Gesetzes vom 29. März 1923, die Abänderung des vorerwähnten § 4 erforderlich; sei es, daß der § 4 ganz gestrichen wird, sodaß zeitlich unbeschränkt Valutapfandrechte auf deutsche Schiffe eingetragen werden können — bis das ganze Gesetz eines Tages vom Reichstag außer Kraft gesetzt wird — oder aber, daß die Frist des § 4 die bis zum 31. Dezember 1925 läuft, verlängert wird.

Die entgegenstehenden Erwägungen sind keinesfalls unbeachtlich, dürfen aber zu überwinden sein. Gegen den

---

[1]) A n m e r k u n g der Schriftleitung: Die Abhandlung des Herrn Dr. S c h n e i d e r ist vor dem 18. Dezember 1925 geschrieben. Bekanntlich ist durch „Gesetz über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung" vom 18. Dezember 1925 (siehe Seite 33) die Geltungsdauer der diesbezüglichen Gesetze aus dem Jahre 1920 bezw. 1923 bis zum 31. Dezember 1928 verlängert worden.

Einwand, daß die holländische Konkurrenz gegenüber dem deutschen Kredit und den deutschen Kreditinstituten bedenklich sei, steht die Tatsache, daß deutscher Kredit kaum zu haben ist. Tritt die Kreditaktion der deutschen Regierung aber ein, so wird dennoch des holländischen Kredits nicht entbehrt werden können. Bedenken währungspolitischer Art dürften deshalb hinfällig sein, weil nicht etwa ein Mißtrauen deutscherseits oder gegen die Beleihung mit Reichsmark besteht. Wenn der holländische Staat für in Holland als mündelsicher geltende Pfandbriefe eine Guldensicherung verlangt, so zwingt er die deutsche Wirtschaft, der ab Erhaltung des Schiffbaues gelegen sein muß, die Fortdauer des Gesetzes zu fordern. Darum hat sich auch der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt für die Verlängerung der Fortdauer der Geltungsdauer ausgesprochen.

Das Problem der Substanzerhaltung in der Binnenschiffahrt

Versicherung der Schiffe gegen „Betriebsunwürdigkeit"

Von Syndikus Dr. jur. Ludwig Krämer, Berlin

I.

Die Frage der Erhaltung der Substanz muß heute mehr denn je, wo die Mittel für Reparaturen und Ersatzbeschaffungen fehlen oder nicht ausreichend vorhanden sind, jeden Reeder und Schiffseigner mit besonderer Sorge erfüllen. Der Frachtendruck der Reichsbahn gegen die Schiffahrt, die Unterbietung der Frachten, ist nicht nur der Erhaltung der Substanz hinderlich, sondern zehrt zugleich an der Substanz. Selbst wo die Verhältnisse im Schiffahrtswesen — namentlich bei älteren Unternehmungen — nicht so schroff liegen, kann man an der Gefahr des allmählichen Hinschwindens der Substanz nicht vorübergehen.

Das Problem, das im besonderen Maße die Binnenschiffahrt bewegt, lautet: Wie können die Schiffe in ihrer Gebrauchsfähigkeit und in ihrem Substanzwerte erhalten bleiben? Die Gebrauchsfähigkeit wird für den Ertrag der Schiffahrt, der Substanzwert zugleich auch für den Vermögensbestand in der Schiffahrt ausschlaggebend sein.

Im Schiffahrtsbetriebe spielte von jeher die Frage der ordnungsmäßigen Erhaltung des Schiffes eine besondere Rolle, wie schon die Klassifikation der Schiffe beweist. Die modernen Lehren der Betriebswirtschaft, die dahin zielen, für die beste Erhaltung und Ausnutzung der Produktionsmittel zu sorgen, waren naturgemäß in der Schiffahrt stets von größter Bedeutung. Denn sie zielten auf eine ordnungsmäßige Werkerhaltung des Schiffes auf Grund der Erfahrungen der Schiffbautechnik und des Schiffahrtswesens überhaupt hin. Nicht im gleichen Maße wie für die Erhaltung der Schiffe in technischer Hinsicht wurde bisher für die Erhaltung der Substanz gesorgt. Die wesentlichsten Maßnahmen bestanden in Abschreibungen und gegebenenfalls in Rücklagen. Abschreibungen und Rücklagen können vielleicht in ruhigen Wirtschaftszeiten der Substanzerhaltung wesentliche Dienste leisten. In Zeiten der wirtschaftlichen Unruhe, insbesondere der Kreditnot, werden sie jedoch nicht ausreichen, ja sie werden sogar oft nicht einmal möglich sein.

II.

Es ist daher zweifellos als ein Fortschritt zu bezeichnen, daß man den Gefahren der Substanzverringerung und des Substanzverlustes durch eine Versicherung zu begegnen versucht. Es ist dies die Versicherung gegen „Betriebsunwürdigkeit" des Schiffes. Dieser Gedanke liegt umsoweniger fern, als gerade Schiffahrt und Versicherung von jeher im engsten Zusammenhange gestanden haben, und man ja mit Recht die Transportversicherung „als die Mutter der Versicherung" bezeichnet hat. (Vergl. Professor Dr. Bruck, Schiffahrts-Jahrbuch 1924, S. 590).

Die Kaskoversicherung war schon immer ein wichtiger Schutz für das Schiffahrtswesen. Sie schützt das Schiff gegen alle Gefahren, die es von außen her bedrohen. Es war nur eine logische Folge der Entwicklung, wenn man den Versicherungsschutz auch auf die inneren Gefahren des Alters, der technischen Veraltung, der Abnutzung und Entwertung erstreckte.

Die bisherigen Schutzmaßnahmen (Abschreibungen und Rücklagen) können jedenfalls schon aus technischen Gründen die Wirkung einer Versicherung nicht auslösen. Abschreibungen und Rücklagen können ihrer rechtlichen und wirtschaftlichen Natur nach lediglich durch eine langsame Ansammlung der jährlichen Beträge zur Wirkung gelangen, während bei der Versicherung im Schadensfalle die Versicherungssumme fällig wird. Abschreibungen und Rücklagen unterscheiden sich ferner von der Versicherung dadurch, daß die abgeschriebenen oder zurückgelegten Beträge im Vermögen des Unternehmers verbleiben, während die Prämien der Versicherung Unkosten sind und demgemäß auch aus dem Vermögen ausscheiden, um eben im Falle des Bedarfs zur Stelle zu sein. Durch diese Verschiedenheiten ist auch in bilanztechnischer Hinsicht der Gegensatz zwischen den Abschreibungsbeträgen und Rücklagen zu den Versicherungsprämien gekennzeichnet. Wenn nun auch die Prämien zunächst als Unkosten aus dem Vermögen des Reeders oder Schiffseigners ausscheiden müssen, so können sie dennoch schon während der Versicherungsdauer dem Schiffahrtsbetriebe nutzbar gemacht werden, da die Police der Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit eine wichtige Kreditunterlage bildet und somit die Beleihung des Schiffes erleichtert. Ueberdies ist aber auch noch in Betracht zu ziehen, daß dem Versicherten bei der Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit die gezahlten Prämien nicht verloren gehen, da dieser Versicherungsfall ja mit Gewißheit eintreten muß.

Das Ziel der Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit geht dahin, die Ersatzbeschaffung zu ermöglichen, wenn das Schiff als Ganzes betriebsunwürdig geworden ist.

Der Begriff der „Betriebsunwürdigkeit", gegen die die Versicherung Schutz bietet, ist im Anschluß an den im Schiffsrecht geltenden Begriff der „Reparaturunwürdigkeit" (vergl. H .G. B. §§ 873, 874, B. S. V. B. § 36 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2—4, §§ 58, 59) ausgebildet. Als reparaturunwürdig im Sinne der angegebenen Vorschriften wird ein untüchtig gewordenes Schiff angesehen, wenn die Kosten der Reparatur ohne Abzug für den Unterschied zwischen alt und neu mehr betragen würden als drei Vierteile seines früheren Wertes. (Vergl. Sieveking „Das deutsche Seeversicherungsrecht" zu § 873, Am. 3).

Der Begriff der „Betriebsunwürdigkeit" ist jedoch ein weiterer. Betriebsunwürdigkeit im Sinne der angegebenen Versicherung liegt vor, wenn das versicherte Schiff des Betriebes nicht mehr würdig ist, also aus dem Betriebe aus-

scheiden muß, und die Beschaffung eines Ersatzschiffes erforderlich wird.

Die Betriebsunwürdigkeit tritt allmählich innerhalb eines gewissen Zeitraumes ein. Durch diesen Zeitraum wird die Versicherungsdauer bestimmt. Die festzustellende Versicherungsdauer soll den Zeitraum umfassen, in dem voraussichtlich das Schiff unter Berücksichtigung seines Zustandes und seiner Verwendungsart sich in einem seinem Zweck entsprechenden tauglichen Zustand befindet. Die Versicherungsdauer kann während des Laufs der Versicherung den jeweiligen Bedürfnissen angepaßt werden. Die zeitliche Umgrenzung der Versicherungsdauer wird innerhalb gewisser Grenzen dem Reeder oder Schiffseigner überlassen, da bei der Mannigfaltigkeit der Objekte sich hierfür allgemein gültige Grundsätze nicht aufstellen lassen. Die Versicherungsdauer wird jedoch wohl in der Regel so gehalten werden, daß der Kahn am Ende der Versicherungsdauer nicht älter als 40 Jahre, ein Dampfer nicht älter als 30 Jahre ist. Im Einzelfalle werden wohl auch auf Grund besonderer Bedingungen den jeweiligen Bedürfnissen angepaßte Vereinbarungen über die Versicherungsdauer getroffen werden können.

Vor Beginn der Versicherung wird der Wert des Schiffes auf Grund fachmännischer Prüfung festgestellt. Als Versicherungswert ist, wenn die Fahrzeuge voll gedeckt sein sollen, bei neuen Fahrzeugen der Neuwert, bei älteren der bei Beginn der Versicherung noch vorhandene Wert anzunehmen. Der Wert kann selbstverständlich während der Versicherungsdauer revidiert werden — was namentlich bei Konjunkturschwankungen erforderlich sein wird — so daß die Versicherungssumme, durch den Versicherungswert bestimmt wird, stets den jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt ist.

Nach Ablauf der Versicherung muß der Versicherer den Versicherungswert ersetzen, d. h. also denjenigen Wert, den das Schiff bei Beginn der Versicherung hatte bis zur Höhe der Versicherungssumme unter Abzug eines angemessenen Betrages für den noch vorhandenen Gebrauchswert, oder im Falle des Nichtvorhandenseins eines solchen, für den Schrottwert des Schiffes.

Bei der Leistung der Entschädigung für Betriebsunwürdigkeit des Schiffes werden Abzüge für vorzeitige Kasko- und Haftpflichtschäden nicht gemacht. Durch die Prämienzahlungen können demnach auch die Amortisationsraten erspart werden, da der Versicherte bei Ausscheiden des Schiffes aus dem Betriebe von dem Versicherer eine Summe erhält, die ihn instand setzt, ein Ersatzobjekt zu beschaffen. Dem hier etwa zu machenden Einwurf, daß möglicherweise bei der Schadensfeststellung für das versicherte Schiff ein höherer Wert unterstellt werden könne als er bei Beginn der Versicherung festgestellt oder versichert worden sei, wird dadurch begegnet, daß die Schadensleistungen im Rahmen der Versicherungssumme erfolgen, und die Feststellung des noch vorhandenen Gebrauchs- oder Schrottwertes des Schiffes durch eine Sachverständigenkommission erfolgt, die sich aus einem Vertreter des Versicherungsnehmers, des Versicherers und gegebenenfalls einem Obmann zusammensetzt, so daß eine Benachteiligung des Versicherten nicht zu besorgen ist. Ueberdies werden wohl auch auf Wunsch des Versicherten durch besondere Bedingungen ganz bestimmte Abmachungen über die Feststellung dieses Wertes getroffen werden.

III.

Die Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit des Schiffes stellt sich also als eine Ergänzung zur Kaskoversicherung dar. Kaskoversicherung und Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit machen sich also nicht etwa gegenseitig überflüssig, sondern führen in ihrem Zusammenwirken zu einer Versicherung, die sowohl gegen die dem Schiff von außen als auch von innen drohenden Gefahren Versicherungsschutz bietet. Ein Schaden im versicherungsrechtlichen Sinne liegt nicht nur dann vor, wenn derselbe durch ein von außen wirkendes Ereignis herbeigeführt wird, sondern auch dann, wenn er durch die Beschaffenheit des versicherten Gegenstandes selbst entsteht, da es sonst des besonderen Haftungsausschlusses für diese letzteren Schäden im Gesetz nicht bedurft hätte. (Vergl. Ritter „Das Recht der Seeversicherung" zu § 28, Anm. 39).

Nach § 132 des Reichsgesetzes über den Versicherungs-Vertrag (VVG), der für die Binnentransportversicherung maßgebend ist, haftet zwar der Versicherer nicht für einen Schaden, der nur eine Folge der Abnutzung des Schiffes im gewöhnlichen Gebrauch ist oder nur durch das Alter verursacht wird. Gerade aus diesem Haftungsausschluß ergibt sich aber, daß die Versicherung gegen Alter und Abnutzung an sich durchaus im Wesen der Transportversicherung liegt. In Uebereinstimmung hiermit bestimmt ja auch § 129 V. V. G., daß der Transportversicherer alle Gefahren trägt, denen das Schiff während der Dauer der Versicherung ausgesetzt ist. Zu diesen Gefahren gehören eben auch diejenigen des Alters und der Abnutzung. (Vergl. hierzu Bruck, „Zum Begriff der Transportversicherung", Hanseatische Rechts-Zeitschrift 1921, Spalte 241 ff., Mittelstein, „Moderne Probleme in der Transportversicherung" a. a. O. 1922, Spalte 693 ff., Blau, Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft, 1923, Band 23, Heft 1).

IV.

Bemerkenswert ist der Umstand, daß bei den sogenannten „Garantieversicherungen an Schiffshypothekenbanken", die also zur Sicherung für Schiffshypotheken zu Gunsten des Gläubigers genommen wurden, gerade die Bestimmung getroffen ist, daß auch der Schaden versichert wird, der auf „inneres Gebrechen oder inneren Verderb des versicherten Gegenstandes zurückzuführen ist". (Vergl. Jahrbuch des Internationalen Transport-Versicherungs-Verbandes 1911, S. 15, Tarifbuch des Deutschen Transport-Versicherungsverbandes 1921/22, S. 91).

Mit Recht weist auch Ulrich (Allg. Deutsche Seeversicherungsbedingungen 1919, Anm. zu § 51) darauf hin, daß für den Schiffspfandgläubiger die Versicherung des Schiffes gegen Abnutzungsschäden von besonderer Bedeutung ist. Die Richtigkeit dieser Ansicht hat auch dadurch praktischen Ausdruck gefunden, daß beispielsweise in den Satzungen der Deutschen Schiffspfandbriefbank A.-G. in Berlin bestimmt ist, daß im Falle einer Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit des Schiffes die an sich bei Binnenschiffen auf 12 Jahre begrenzte Beleihungsdauer auf die ganze Dauer der Versicherung ausgedehnt werden kann.

Da durch die Versicherung gegen Betriebsunwürdigkeit der Wert des Schiffes stets auf voller Höhe erhalten wird, und sie demnach eine wichtige Kreditunterlage bildet, wird sie auch für die Höhe der Beleihung, ja für den Schiffskredit überhaupt, von Bedeutung sein müssen.

Die Bedeutung der neuen Versicherungsart scheint mir auch daraus hervorzugehen, daß in verschiedenen amtlichen Mitteilungen der Industrie- und Handelskammern Deutschlands, sowie in dem Organ des Deutschen Industrie- und Handelstags (Deutsche Wirtschafts-Zeitung vom 11. 11. 1925) das hier behandelte Problem ebenfalls eine eingehende wirtschaftliche und rechtliche Würdigung erfahren hat.





Die Tschechoslowakei im Elbeschiffahrtsverkehr Hamburgs

Von J. Mendel, Berlin-Wilmersdorf

Der Handelsverkehr Deutschlands mit der Tschechoslowakei vollzieht sich heute sowohl auf dem Eisenbahnwege, als auch auf dem Flußwege, vor allem aber der Oberelbe und Oder. Abgesehen von den unterwegs in den Elbläufen abgeladenen und von hier aus weiter landeinwärts per Bahn gekommenen Warenmengen ist aber Hamburg neben Stettin, das für den Ostseeverkehr eine Rolle spielt, der eigentliche große Einfuhrhafen für die Tschechoslowakische Republik, der sie auch gewissermaßen mit Uebersee verbindet. Dies gilt im eingehenden wie auch im ausgehenden Wasserverkehr, da in Hamburg allein die Ueberladung von den Seeschiffen in die Flußschiffe bzw. umgekehrt erfolgen kann. Von Hamburg aus findet auch die Verteilung der hier im Verkehr mit der Tschechoslowakei gestapelten Waren, sowohl elbaufwärts, wie auch nach den anderen deutschen Wasserstraßen statt.

Mehr als es im alten Oesterreich-Ungarn der Fall war, dessen Bestandteile Böhmen, Mähren und Oesterreichisch-Schlesien, ebenfalls schon früher einen ausgedehnten Binnenschiffahrtsverkehr nach Deutschland bzw. Hamburg unterhielten, ist heute die Tschechoslowakische Republik als neugegründeter Staat daran interessiert, sich einen Ausgang zum Meere zu suchen. Dieser Ausgang wird sich nach drei Seiten vollziehen. Einmal nach der Adria bzw. dem Mittelländischen Meer über den Hafen von Triest und sodann nach der Nordsee bzw. dem Atlantik über Hamburg, in dritter Linie nach der Ostsee über Stettin.

Der Vertrag von Versailles hat die Internationalisierung der deutschen Flüsse ausgesprochen, so daß theoretisch eine Wasserverbindung der Tschechoslowakei über Elbe und Oder mit der Nordsee geschaffen ist. Die große Entente hat damit den Staaten der kleinen Entente ein Geschenk, das sie nichts kostete, gemacht und in dasselbe Gebiet fallen auch die Bestimmungen der §§ 363 und 364 des Vertrages von Versailles, wonach der Tschechoslowakei freigestellt ist, in den Häfen von Hamburg und Stettin Gelände für Dauer von 99 Jahren zu pachten, die als Freizonen gedacht sind. Abgesehen davon hatte der Versailler Vertrag der Tschechoslowakei 48 Elb- und 12 Oderdampfer sowie 200 Hafenbarkassen überlassen und ihr so schon das Material für einen gesteigerten Flußverkehr übergeben.

Will indessen die Tschechoslowakei ernstlich ihren Binnenverkehr über Hamburg und Stettin mit der Nord- und Ostsee fördern, so muß sie natürlich erst ihre obere Elbe ausbauen und sich verbesserte Kanalverbindungen mit der Oder und Donau schaffen. Erst wenn dies geschehen ist, gewinnen die aus dem Versailler Vertrag erwähnten herzuleitenden Rechte greifbare Gestalt und wird sie selbst Wert darauf legen können, Gelände im Hamburger Hafen pachtweise zu erwerben. Einstweilen hat sie noch wenig nach den genannten Richtungen hin getan, wohl aber hat Italien sich sehr bemüht, den tschechoslowakischen Handel nach dem Triester Hafen hinzulenken und dabei auch gewisse Erfolge erzielt.

Wie stellt man sich bzw. wie soll man sich in Deutschland oder in Hamburg zu dieser Angelegenheit stellen? Die Tatsachen reden hier eine eindringliche Sprache und geben die Richtlinien, auch ohne daß bisher schon viel im Sinne des Versailler Vertrages geschehen war. Der tschechoslowakische Güterumschlag in Hamburg hat im letzten Jahre 1924 ganz außerordentlich zugenommen, was wohl am besten nachstehende Tabelle erkennen läßt:

Gewicht der in Binnenschiffen in Hamburg eingeführten Waren:

Jahr	Insgesamt	von der Oberelbe Zusammen In Tonnen	davon Elbe i. d aus d. Tschechoslow.	Havel und Oder
1913	5 382 000	4 650 100	723 300	668 700
1921	1 383 000	1 141 500	306 100	200 600
1922	2 437 600	2 177 000	311 600	374 300
1923	2 573 700	2 363 600	443 800	477 200
1924	3 089 400	2 846 800	764 700	446 000

Dieser Einfuhr steht folgende Ausfuhr auf der Elbe gegenüber:

Gewicht der in Binnenschiffen aus Hamburg ausgeführten Waren:

Jahr	Insgesamt	von der Oberelbe Zusammen In Tonnen	davon Elbe i. d. nach d. Tschechoslow.	Havel und Oder
1913	7 247 900	5 761 800	683 900	2 336 700
1921	2 378 100	2 120 500	427 600	896 200
1922	2 418 000	2 156 900	132 900	953 900
1923	2 222 500	2 061 100	203 000	731 600
1924	3 028 000	2 786 200	631 600	1 052 000

Es ergibt sich, daß im Jahre 1913 die Einfuhr aus der Tschechoslowakei etwa $^1/_7$ der gesamten, $^1/_6$ der Oberelbe-Einfuhr ausmachte. 1921, als die Einfuhr nur ¼ der Vorkriegseinfuhr betrug, die Oberelbe-Einfuhr ein gutes Viertel, war die Tschechoslowakei mit fast dem vierten Teil der Oberelbe-Einfuhr beteiligt. 1924 betrug die tschechoslowakische Einfuhr den vierten Teil der Gesamteinfuhr und weit mehr als den vierten Teil der Oberelbe-Einfuhr. Ausgeführt wurden im Jahre 1913 nach der Tschechoslowakei über 9 % der gesamten Ausfuhr und über 11 % der hamburgischen Ausfuhr nach der Oberelbe. 1924, wo die Ausfuhr allerdings noch kaum die Hälfte der Vorkriegsausfuhr betrug, und ebenfalls kaum die Hälfte nach der Oberelbe gingen, erhielt die Tschechoslowakei aber fast ein Viertel der Oberelbe-Ausfuhr. Hauptursache des Rückganges sind, abgesehen von der noch nicht wieder voll erreichten Warenbewegung, doch in erster Linie die Konkurrenz der Eisenbahnen, welche den Staffeltarif einführten, dessen Frachtsätze sich namentlich bei den weiteren Entfernungen stark auswirkten. Bemerkt sei nebenbei, daß der tschechoslowakische Seeverkehr nach Hamburg zurzeit noch überaus gering ist. Stellte sich doch die Zahl der in Hamburg einlaufenden Seeschiffe mit tschechoslowakischer Flagge nur auf 4 mit 10 690 Netto-Register-Tons, der die gleiche Menge ausgehender Seeschiffe entsprach.

Die starke Konkurrenz der Eisenbahnen macht sich besonders im tschechoslowakischen Elbtransport nach Hamburg in solchen Gütern bemerkbar, bei denen es auf Schnelligkeit und nicht auf Billigkeit ankommt. So sind die Zufuhren von Papier, Porzellan, Manufaktur-, Möbel- und Modewaren beträchtlich zurückgegangen; wogegen andere Warengruppen wie namentlich Eisenerzeugnisse (Röhren, Stahlwaren, Stahldraht) ganz außerordentlich gestiegen sind. Ebenso hat die Einfuhr tschechoslowakischen Glases und Glaswaren, auch die von Holzstoffen und Holzwaren, nach Hamburg beträchtlich zugenommen. Untersucht man aber die Hauptausfuhrartikel der Tschechoslowakei, wie Braunkohle, Zucker und Holz, so ergeben sich überaus interessante

Beziehungen, die wir in nachstehender Tabelle zusammenstellen:

In Tonnen	Ausfuhr der Tschechoslowakei über Hamburg a. Elbe		Hamburgs Gesamtausfuhr zur See		Anteile der Tschechoslow. Ausf a. Hamburgs Seeausf.	
	1913	1924	1913	1924	1913	1924
Braunkohle	75 700	26 100	—	—	—	—
Zucker	365 400	380 600	1 045 260	612 024	34,9	62,1
Bau- und Nutzholz	15 100	206 700	150 365	313 158	10,0	68,2
Glas u. Glaswaren	16 000	40 000	103 241	148 502	15,5	26,9

Sehr bemerkenswert ist auch die Ausfuhr von Hamburg nach der Tschechoslowakei. Es kommen hier die großen Weltmarktartikel in Betracht, welche seewärts nach Hamburg eingeführt werden und dort ihrer Verteilung nach Deutschland und weiter elbaufwärts unterliegen. Infolgedessen ist es überaus wertvoll, neben die tschechoslowakische Einfuhr auf der Oberelbe, d. h. der Ausfuhr Hamburgs nach der Tschechoslowakei, die Ziffern der gesamten seewärtigen Einfuhr Hamburgs dem gegenüber zu stellen, was für nachfolgende Produkte geschehen mag:

	Hamburgs Einfuhr seewärts		Gesamttransport n. d. Oberelbe		Tschosl. Einfuhr n. d. Oberelbe		Prozentsatz der Hamburger Gesamteinfuhr n. d. Oberelbe	
	in tausend Tonnen							
	für 1913	1924	1913	1924	1913	1924	1913	1924
Weizenmehl	95	430	50	192	—	92	—	21,5
Palmkerne	246	144	54	29	27	16,5	11	11,5
Kopra	230	165	33	28	23	14	10	8,5
Chile-Salpeter	788	164	276	65	74	64	9,5	39
Jute	166	161	68	43	7	10	4	6,5

Aus den obigen Ausführungen und den Tabellen ergibt sich, wie wichtig die Tschechoslowakei als Hinterland für Hamburg und damit auch für Deutschland ist, wenn man einmal die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Schiffahrt nicht in Betracht zieht und wie umgekehrt auch die Tschechoslowakei auf Hamburg angewiesen ist. Daran wird sich auch nicht allzuviel ändern, wenn die Tschechoslowaken selbständiger als bisher Anspruch auf die ihnen zugestandene Freizone im Hamburger Hafen erheben. Im Gegenteil würde dadurch die wirtschaftliche Verbindung und Verflechtung noch eine innigere werden, insbesondere, da die junge Republik doch immer die jahrhundertelangen Erfahrungen Hamburgs als Lehrmeister anerkennen müßte.

Es ist selbstverständlich, daß mit dem Pachtgebiet ein staatliches Hoheitsrecht nicht beansprucht werden kann. Immerhin werden kommende Verträge so klar formuliert werden müssen, daß etwaige Streitigkeiten ausgeschlossen bleiben. Man wird deutscher- bzw. hamburgischer- wie tschechischerseits immer in erster Linie von dem Gedanken eines wirtschaftlichen Zusammenarbeitens beseelt sein müssen und von der Ueberzeugung, daß erweiterter Verkehr neue geschäftliche Beziehungen völlig unvorhergesehener Art bringen kann. In diesem Sinne wird man sicherlich in Hamburg nicht neidisch auf die junge Republik sein, die hier ihren ersten Flug in wirtschaftlichen Seeinteressen tun wird. Auch die später nicht ausgeschlossene Begründung tschechoslowakischer Schiffahrtslinien in Hambrug wird so wenig Gefühl der Eifersucht hervorrufen, wie das viel umfangreichere Festsetzen fremder Schiffahrtsgesellschaften, das sich als Folge des Krieges ergeben hat, aber schließlich auch dem hamburgischen und deutschen Wirtschaftsleben keinen Abbruch getan hat, vielmehr zahlreiche neue Geschäftsbeziehungen mit sich brachte. Andererseits wird die Tschechoslowakei im eigenen wirtschaftlichen Interesse so klug sein, sich harmonisch in den gesamten hamburgischen Hafenverkehr einzugliedern, der bisher allen Beteiligten bei der Großzügigkeit Hamburgs in solchen Fragen gegenseitig immer nur wirtschaftliche Vorteile gebracht hat.

Elektrokarren im Hafenbetrieb

Von Dr. P. Martell, Berlin

Wohl in keinem Betriebe hat die Forderung nach Schnelligkeit eine so große Bedeutung, wie im Hafenbetriebe. Schnellste Entladung der Schiffe ist vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit heute eine selbstverständliche Forderung; aber auch im Lagerhausbetrieb muß auf große Schnelligkeit in der Beförderung der Lasten Wert gelegt werden. Aus diesem Grunde erscheint jedes Mittel willkommen, das zu einer Beschleunigung und Erleichterung des Betriebes führt. In diesem Sinne dürfte der in den letzten Jahren aufgekommene Elektrokarren eine ziemliche Zukunft haben, da er nicht nur eine wesentliche Beschleunigung des Betriebes ermöglicht, sondern auch in jeder Hinsicht eine Erleichterung gewährt. Die bisher in den Lagerhäusern und Hafenbetrieben hauptsächlich verwendeten Fördermittel, wie die Stechkarren, und vereinzelt auch der mehrrädrige Handkarren mit Plattform dürften künftighin durch die Elektrokarren stark verdrängt werden. Bei der Abbeförderung der aus den Schiffen entladenen Güter finden entweder die Elektrokarren mit fester Plattform oder auch die Elektrohubkarren in Verbindung mit Ladebänken und Anhängewagen vorteilhaft Verwendung. Auch bei der Beförderung der für die Beladung der Schiffe bestimmten Güter eignen sich die vorgenannten Fahrzeuge besser, jedoch werden sich hier Elektroschlepper mit Anhängewagen bewähren. Für den Transport für Kupfer- und Eisenbarren ist für die Hafenlagerhäuser ein besonderer Anhängewagen entwickelt worden, der eine ziemlich niedrige und schmale Plattform besitzt. Da bei dem Gepäckumladeverkehr von und zu den großen Ozeandampfern oft nur sehr kurze Beförderungszeiten zur Verfügung stehen, muß mit großer Schnelligkeit gearbeitet werden, und leistet



Abb. 1: Elektroschlepper im Lagerhausbetrieb



Abb. 2: Elektrokarren für Waggonbeladung



Abb. 3: Elektrokarren mit fester Plattform im Hafenbetrieb



Abb. 4: Elektrohubkarren mit Ladebank im Kaibetrieb



Abb. 5: Elektroschlepper im Rangierdienst

in diesen Fällen der sehr schnelle Elektrokarren mit fester Plattform vorzügliche Dienste.

Um die Elektrokarren den verschiedensten Verwendungszwecken anzupassen, hat man drei Hauptarten zur Entwicklung gebracht. Man unterscheidet hiernach Elektrokarren mit fester Plattform, Elektrokarren mit Selbstladevorrichtung und Elektrokarren zum Ziehen von Anhängelasten. Die Elektrokarren mit fester Plattform finden am zweckmäßigsten immer dort Verwendung, wo für das Be- und Entladen nur wenig Zeit benötigt wird. Die Elektrokarren werden zurzeit für Tragfähigkeiten von 750 kg, 1500 kg und 2500 kg gebaut. Zunächst wollen wir eine Beschreibung der gegenwärtig am meisten verbreiteten Bauart eines Elektrokarrens geben.

Es handelt sich bei den Elektrokarren um einen Akkumulatorwagen, der also in der Betriebsweise mit den bekannten Elektromobilen große Aehnlichkeit besitzt. Der Elektrokarren besitzt eine Plattform von etwa 2,30 m Größe und 1,30 m Breite. Zur Erleichterung der Be- und Entladung befindet sich die Plattform nur 540 mm über dem Erdboden. Die Plattform besteht aus einem kräftigen Eisengestell mit einem Holzbohlenbelag, damit das Eigengewicht des Wagens nicht zu groß wird. Die Plattform ruht gut abgefedert auf den beiden Achsen des vierrädrigen Karrens. Der Führerstand wird durch eine starke eiserne Platte gebildet, die sich an der hinteren Seite des Wagenrahmens befindet. Der Antrieb erfolgt von der dem Führerstand am nächsten liegenden Achse; die Räder dieser Achse haben feste Lagerung. Die zweite Achse ist lenkbar nach dem bei Kraftwagen üblichen Prinzip. Die Räder sind als Speichenräder mit Vollgummireifen von 500 mm Durchmesser ansgestattet, sodaß die Wagen ziemlich lautlos und ruhig fahren.

Der Führer bedient den Elektrokarren stehend, sodaß er das vor ihm lagernde Beförderungsgut übersehen kann. Die Lenkung der nicht angetriebenen Räder wird vom Führerstand durch senkrechte Auf- und Abwärtsbewegung des rechts befindlichen Hebels bewirkt. Durch eine Bandbremse, die als Lüftungsbremse wirkt, erfolgt die Bremsung der Antriebsräder. Liegt der Bremshebel schräg nach oben gerichtet, so kennzeichnet dies den Ruhezustand des Wagens; die Bremse ist dann angezogen. Um den Wagen in Fahrt zu bringen, tritt der Führer den Fußhebel nach unten, wodurch die Bremse gelüftet wird, gleichzeitig wird der Hauptschalter eingeschaltet. Nunmehr werden mit dem linken Hebel die Motoren für Vor- oder Rückwärtsgang eingeschaltet.

Für den Antrieb sind zwei vollständig gekapselte Hauptstrommotoren vorgesehen, die durch ein einfaches, gleichfalls gekapseltes Vorgelege mit einer Uebersetzung 1 : 8 auf die Achse arbeiten. Durch den mit dem linken Handhebel verbundenen Fahrschalter wird die Steuerung der Motoren bewirkt. Die Hauptstrommotoren sind für 40 Volt gewickelt und leisten zusammen 1,85 PS. Für jede Fahrtrichtung sind drei Stufen vorhanden für Geschwindigkeiten von etwa 3 km, 6 km und 9 km in der Stunde oder 50, 100 und 150 m in der Minute. Die Einrichtung der Lenkung gestattet, daß der Wagen Bogen mit etwa 2 m Halbmesser befahren kann. Um von einer Fahrtrichtung in die andere überzugehen, also von vorwärts auf rückwärts, muß der Wagen

durch die Bremse zum Stillstand gebracht werden. Ein Uebergang des Steuerhebels von vorwärts auf rückwärts oder umgekehrt ist nur möglich, wenn der den Hauptschalter und die Bremse bedienende Fußtritthebel einmal gelüftet worden ist. Da der Bremshebel gleichzeitig einen Hauptschalter betätigt, so genügt das Lüften dieses Hebels, um einen sofortigen Stillstand des Wagens zu erreichen, ohne daß der Steuerhebel in seine Nullstellung gebracht wird. Infolge dieser Anordnung befinden sich auch Fahrschalter und Hauptschalter in einem Gehäuse vereinigt. Durch diese Anordnung wird eine elektrische Gegenstrombremsung und eine Beschädigung der Motoren und der Batterie verhindert. Naturgemäß hat der Führer darauf zu achten, daß im regelmäßigen Betrieb erst die Motoren mit dem Steuerhebel ausgeschaltet werden, um hierauf den Wagen dann durch die Bremse zum Stillstand zu bringen.



Abb. 6: Elektroschlepper mit Anhängewagen im Kaibetrieb

Die Antriebskraft liefert eine aus 40 Elementen bestehende Akkumulatoren-Batterie, die ihren Platz unterhalb der Plattform in hölzernen Kästen hat. Um die Batterie vor Verschmutzung zu schützen, sind die Kästen nach allen Seiten abgeschlossen. Die Batterie ist durch leicht zu öffnende Deckel von der Plattform aus zugänglich. Die Batterie besitzt bei fünfstündiger Entladung mit einer mittleren Stromstärke von 16 Amp. eine Kapazität von 80 Atm. Die mittlere Entladespannung beträgt etwa 80 Volt. Die Batterie, für 110 Volt Ladespannung berechnet, vermag eine Fahrt von 28 km mit 1 Tonne Last oder 45 km Fahrt mit mittlerer Fahrt zu leisten. Die zulässige Last auf Steigungen beträgt bei 1000 kg 1 : 20, bei 700 kg 1 : 16, bei 300 kg 1 : 12,5 und unbeladen 1 : 10. Die beiden Motoren liegen dauernd in Reihe. Da jeder Motor für 40 Volt gewickelt ist, entspricht die Entladespannung der Batterie von 80 Volt derjenigen der hintereinander geschalteten Motoren, so daß jeder Motor seine volle Spanung erhält. Im allgemeinen kann der Stromverbrauch von 280 PS für den Wagenkilometer bei 25 km täglicher Leistung angenommen werden. Wo Gleichstrom höherer Spannung oder nur Drehstrom vorhanden ist, wird die Aufstellung eines Umformers oder Gleichrichters erforderlich. Kommen günstige Strompreise in Betracht, so kann der Lage nach auch ein Ladewiderstand zweckmäßig sein. Die Ladeeinrichtung ist einfach und paßt sich den örtlichen Verhältnissen an. Der Elektrokarren ist mit einer Warnglocke ausgestattet, die der Führer mit dem Fuß betätigt.

In manchen Fällen hat sich in der Praxis gezeigt, daß das Eigengewicht des Elektrokarren zu schwer ist. Man ist daher dazu übergegangen, Elektrokarren mit einem geringeren Eigengewicht als 1300 kg zu bauen. Der Gedanke lag nahe, den Elektrokarren als Gepäckwagen auf den Bahnhöfen zu verwenden. Es zeigte sich jedoch, daß die deutschen Gepäckaufzüge der Bahnhöfe nicht genügend Tragkraft besaßen, um die beladenen Elektrokarren zu tragen. Dies gab Veranlassung, Elektrokarren mit einem geringeren Eigengewicht zu bauen. Ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Betrieb der Elektrokarren ist der Zustand und die Anlage des Fabrikhofes. Am vorteilhaftesten sind asphaltierte oder zementierte Fabrikhöfe, da der Fahrwiderstand auf diesen am geringsten ist. Gepflasterte Fabrikhöfe werden zu einer schnelleren Abnutzung der Elektrokarren führen, da die Erschütterung der Akkumulatoren-Batterie und der Verschleiß der Gummi-Radreifen eine größere ist. Jedenfalls sind die Lohnersparnisse, die durch einen Elektrokarren zu erzielen sind, ganz erhebliche, so daß die Einführung des Elektrokarrens nur im Interesse eines jeden größeren Betriebes liegt. Hier ist uns Amerika erheblich voraus, da der Elektrokarren in der amerikanischen Industrie allgemeine Verbreitung gefunden hat.

Infolge der erheblichen wirtschaftlichen Vorteile, die der Elektrokarren bietet, hat der Bau dieser in den letzten Jahren bemerkenswerte technische Fortschritte gezeitigt. Um eine gute Ausnutzung der Ladeplattform zu gewährleisten, versenkt man den mittleren Teil der Plattform zwischen die Räder; während die Enden der Plattform über die Räder hinwegragen. Man erreicht bei dieser Bauart einen tieliegenden Schwerpunkt, der für die Beladung vom Vorteil ist. Anfänglich baute man die elektrischen Kleinlastkraftwagen ausschließlich mit fester Ladeplattform; heute trifft man Elektrokarren auch mit kippbarer Plattform an. Auch Kastenwagen mit Seitentüren sind gebräuchlich geworden. Endlich ist man auch dazu übergegangen, Elektrokarren mit einem Kran zu bauen, um die Be- und Entladung zu beschleunigen. Bei derartigen Kran-Elektrokarren wird es immer zweckmäßig sein, den Kranantrieb nicht von Hand, sondern von der den Fahrantrieb besorgenden Akkumulatoren-Batterie bewirken zu lassen. Natürlich hat die Entwicklung auch eine Steigerung der Tragfähigkeit gebracht; man baut Elektrokarren von 25000 kg Tragkraft und mehr. Selbstverständlich ist der Entwicklung eine gewisse Grenze hier gesetzt, da bei zu großem Eigengewicht schließlich die leichte Beweglichkeit der Elektrokarren eingebüßt wird. Um das Auswechseln der Batterie leicht und schnell durchführen zu können, ist es zweckmäßig, die Batterie auf mehrere



Abb. 7: Elektrokrankarren im Güterumladeverkehr

Kästen zu verteilen, deren Gewicht 70—100 km im einzelnen nicht übersteigen soll. Benutzt man für die Auswechselung einen Kran, so wird sich die Arbeit mit einem Zeitaufwand von etwa 5 Minuten ausführen lassen. Letzteres kommt natürlich nur dann in Frage, wenn man keine Zeit durch das Laden der Batterie verlieren will, vielmehr die entladene Batterie einfach gegen eine frisch geladene auswechseln will. Das Aufladen der Batterie geschieht in der Regel alle 24 Stunden. Zur Benutzung kommen entweder Blei-Akkumulatoren oder Nickel-Eisenakkumulatoren. Die Unterbringung der Batterie im Wagen erfolgt sehr verschieden. Entweder baut man die Batterie in die Plattform hinein oder ordnet sie unterhalb der Plattform zwischen den Rädern an; daneben trifft man auch eine Anordnung auf der Plattform. Auf eine völlige Dichtheit des Batteriekastens ist streng zu achten, da die stets austretenden Schwefelsäuredünste den Wagenführer sonst belästigen. Zum Schutz vor Staub und Schmutz werden die Motoren staubdicht gekapselt; ebenso empfiehlt es sich, das Rädergetriebe mit einem Schutzgehäuse zu versehen.

Was die Elektrokarren mit Selbstladevorrichtung anbetrifft, so befördern diese nicht nur Lasten, sondern sie be- und entladen sich auch selbst. Man unterscheidet hier Elektrohubkarren und Elektrokrankarren. Bei den Elektrohubkarren befindet sich die Batterie oberhalb der Treibachse in einem besonderen Blechkasten untergebracht. Der untere Teil des Rahmens ruht unangefedert auf der mit Laufrädern von 270 mm Durchmesser versehenen Achse. Der im oberen Teil des Rahmens gelagerte Hubantrieb besteht aus einem Motor von 0,9 kW Stundenleistung. Eine Beladung des Elektrohubkarrens mit Gütern selbst findet nicht statt, sondern er arbeitet nur in Verbindung mit sogenannten Ladebänken, welche er hebt, befördert und absetzt. Die Elektrohubkarren werden in der Regel für eine Tragfähigkeit von 1500 kg gebaut.

Bei der zweiten Bauart, den Elektrokrankarren, lagert die Kransäule auf der niedrigen Plattform mit dem heb- und senkbaren Ausleger. Als Gegengewicht dient die Batterie mit überbauter Hubwinde. Die in allen Stellungen zulässige größte Last beträgt 1000 kg, die mit einer Geschwindigkeit von 6 m in der Minute gehoben wird. Während der Fahrt ruht die Last auf der Plattform.

Wie schon bemerkt, eignet sich bei den Elektrokarren für den Antrieb hauptsächlich der Hauptstrommotor; der Nebenschlußmotor ist wegen seiner geringen Anzugskraft ungeeignet. Es sind sowohl Vorderrad- wie Hinterradantrieb zu beobachten. Der Hinterradantrieb dürfte jedoch der gegebene sein, da die Vorderräder alsdann für die Lenkung freibleiben. Gelegentlich begegnet man als Antrieb auch dem Radnabenmotor, der, in das Laufrad eingebaut, ohne jede Uebersetzung auf dieses einwirkt. Diese Bauart gestattet eine äußerst vorteilhafte Raumausnutzung; außerdem gelangt das mit einem Rädergetriebe verbundene Geräusch in Fortfall. Daß auch das Kugellager nach Möglichkeit Verwendung finden soll, ist ein Gebot moderner Technik. Um eine Benutzung des Elektrokarren unbefugterweise zu verhindern, benutzt man im allgemeinen die Plattform als Sicherheitsschalter. Dies wird dadurch erreicht, daß beim Betreten der beweglichen Plattform diese durch das Gewicht des Führers einen Steuerhebel betätigt, der den Antriebsmotor entriegelt. Tritt der Wagenführer von der Plattform, so erfolgt eine Unterbrechung des Stromkreises und legt sich die Bremse dann an die Wagenräder.

Große Bedeutung hat der Elektrokarren als Zugwagen erlangt, wenn es sich darum handelt, große Lastmengen durch Benutzung mehrerer Anhänger zu bewältigen. Voraussetzung ist allerdings, daß ständig genügende Frachtmengen zur Verfügung stehen. Daher haben derartige Elektroschlepper vornehmlich im Bahnbetrieb Eingang gefunden. Zu berücksichtigen ist, daß der Zugwagen mit seinen Anhängern natürlich nicht die große Beweglichkeit des Einzelwagens besitzt, zumal Wendungen stets mit einer gewissen Vorsicht auszuführen sind.

Der Elektroschlepper gleicht in seinem Aufbau den vorbeschriebenen Elektrokarren, jedoch ist er mit zwei Motoren mit einer Stundenleistung von zusammen 3,2 kW ausgerüstet. Um die notwendige Adhäsion zu erreichen, erhält er eine schwere Lokomotivbatterie, die oberhalb der Hinterachse in einem besonderen Blechkasten Aufstellung findet. Je nach der Beschaffenheit der Fahrstraße kann der Elektroschlepper Anhängelasten im Gesamtgewicht bis zu 16 t ziehen, auch kann er zwei beladene Eisenbahnwagen auf ebener Strecke ziehen, wenn die Fahrstraße gut ist. Der Elektroschlepper ist also eine gute Hilfsmaschine für den Verschiebedienst. Zur Wahrung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sollen die zurückzulegenden Strecken nicht zu kurz sein.

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung

in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925

IV. Elbegebiet

Im Laufe der letzten Monate haben zum ersten Male die auf Grund Art. 98 der Reichsverfassung durch Verordnung vom 26. Januar 1925 ins Leben gerufenen Bezirkswasserstraßenbeiräte getagt. Die im Reichsverkehrsministerium zentralisierte Wasserstraßenverwaltung hat diese Gelegenheit benutzt, um über ihre Tätigkeit seit der Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich (1. April 1921) Bericht zu erstatten. Die Einheitlichkeit und Uebersichtlichkeit der Berichte darf als willkommene Begleiterscheinung der nunmehr einheitlichen Wasserstraßenverwaltung gebucht werden. Wir haben in der Novembernummer vorigen Jahres mit der Veröffentlichung der Berichte begonnen. (Novembernummer: Oestliche Wasserstraßen und Oder. Dezembernummer: Märkische Wasserstraßen.) In dieser Nummer wird die Artikelserie mit dem dem Elbewasserstraßenbeirat erstatteten Berichte fortgesetzt und in der Februar- und Märznummer mit den Tätigkeitsberichten für die west- und süddeutschen Wasserstraßen abgeschlossen. Die Schriftleitung.

Die Belange der Reichswasserstraßen im Elbegebiet werden wahrgenommen:

a) auf sächsischem Gebiete unter Vermittlung des Sächsischen Finanzministeriums durch die Kreishauptmannschaft Dresden und die Wasserbaudirektion Dresden als Mittelbehörden, durch die Amtshauptmannschaft in Pirna, Dresden/N. und Meißen sowie durch die Straßen- und Wasserbauämter Pirna, Dresden 1 und Meißen als Ortsbehörden.

b) auf preußischem Gebiete mit Ausnahme des Elbe—Trave-Kanals durch die Elbstrombauverwaltung in Magdeburg als Mittelbehörde und die ihr unterstellten Wasserbauämter Torgau, Wittenberg, Magdeburg I, Tangermünde, Wittenberge, Hitzacker, Lauenburg, Magdeburg, Halle und Magdeburg II als Ortsbehörden;

c) auf anhaltischem Gebiete unter Vermittlung des Anhaltischen Staatsministeriums in Dessau durch die Anhaltische Regierung, Abteilung des Innern, in Dessau und die Anhaltische Finanzdirektion in Anhalt als Mittelbehörden und die Anhaltische Wasserbauverwaltung in Dessau als Ortsbehörde,

d) auf mecklemburgisch-schwerinschem Gebiete unter Ver-

mittlung des Mecklenburg-Schwerinschen Ministeriums des Innern in Schwerin durch das Wasserbauamt Grabow in Mecklenburg als Ortsbehörde,

e) auf hamburgischem Gebiete unter Vermittlung des Staatskommissars für Reichswasserstraßen-Angelegenheiten in Hamburg durch die Wasserbaudirektion Hamburg als mittlere und Ortsbehörde,

f) auf lübeckischem Gebiete und am Elbe—Trave-Kanal durch Vermittlung des Vorsitzenden der Baubehörde in Lübeck durch die Abteilung III des Wasserbaues (Kanalverwaltung) in Lübeck, als Ortsbehörde.



A. Bauliche Maßnahmen.

1. Instandsetzung bestehender Wasserstraßen.

Während des Weltkrieges hatte der Mangel an Arbeitskräften und Betriebsstoffen dazu gezwungen, die Unterhaltung der Strombauwerke auf das allernotwendigste zu beschränken. In der Folgezeit verhinderte der Mangel an Geldmitteln, die Unterhaltungsarbeiten in gewohntem Umfange wieder aufzunehmen. So erklärt es sich, daß die Strombauwerke beim Uebergange der Wasserstraßen auf das Reich sich teilweise in beschädigtem Zustande befanden. Die Wiederherstellung des Bauzustandes, in dem sich die Bauwerke vor dem Kriege befunden hatten, war das nächste Ziel der Reichswasserstraßenverwaltung. Dank der in den letzten Jahren zur Verfügung gestellten Unterhaltungsmittel kann dieses Ziel als erreicht angesehen werden. Ueber den Umfang der in den einzelnen Jahren ausgeführten Arbeiten können die aufgewendeten Mittel keinen Aufschluß geben, da die Aufwendungen in diesen Jahren bei den großen Wertunterschieden der Mark keine vergleichsfähigen Zahlen darstellen. Von der Angabe der aufgewandten Mittel ist daher abgesehen worden.

Im Winter 1923/24 riefen Hochwasser und starker Eisgang wieder größere Schäden an den Bauwerken hervor, die wegen ungünstiger Wasserstandsverhältnisse noch nicht ganz wieder beseitigt werden konnten. Infolgedessen sind im laufenden Rechnungsjahre 1925 noch Ausbesserungsarbeiten größeren Umfangs im Gange. Im übrigen wird die Reichsverwaltung ebenso wie die Länder vor dem Uebergange der Wasserstraßen auf das Reich nicht nur für eine geregelte Unterhaltung des Stromes, sondern auch für eine stetige Besserung der Schiffahrtsverhältnisse besorgt sein. / An größeren Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten an der Elbe aus Mitteln der einmaligen Ausgaben des ordentlichen Haushalts der Reichswasserstraßenverwaltung sind anzuführen:

Auf der sächsischen Strecke:

Der im August 1920 begonnene Ausbau des Niedrigwasserbettes bei Königstein wurde fortgesetzt und im Jahre 1922 beendet.

Der Ausbau des Niedrigwasserbettes in Flur Wildberg, der im August 1919 begonnen war, fand im Jahre 1921 seinen Abschluß.

Der Ausbau der Elbe bei Rauhe Furt—Diesber Winkel, der schon seit dem Jahre 1912 im Gange war, wurde im Jahre 1922 beendet.

Die Vertiefung der Elbe am Kutschenstein bei Riesa, an der seit dem Jahre 1914 gearbeitet wurde, wurde ebenfalls im Jahre 1922 abgeschlossen.

An weiteren Arbeiten wurde 1922 der Ausbau des Niedrigwasserbettes der Elbe zwischen dem Rehbock oberhalb Meißen und der Eisenbahnbrücke daselbst in Angriff genommen. Durch diese Arbeiten soll insbesondere die Durchfahrt durch die Brückenöffnungen verbessert werden. Die Arbeiten werden voraussichtlich im Jahre 1926 zum Abschluß gelangen.

Die bedeutendste Arbeit auf sächsischem Gebiet bildet die Herstellung des Schutzhafens bei Wendisch-Fähre an der

Laxbachmündung bei Schandau. Der Hafen wurde in den Jahren 1921 bis 1924 fertiggestellt und im Herbst 1924 dem Verkehr übergeben. Der Hafen hat ausschließlich des etwa 650 m langen Zufahrtskanals eine Länge von 650 m, während seine mittlere Breite 65 m beträgt. Bei diesen Abmessungen bietet er für etwa 100 Schiffe von je 600 t Tragfähigkeit Raum.

Auf der preußischen Elbstrecke:

Das im Jahre 1914 begonnene, dann unterbrochene Deckwerk vor dem Griebover Lug (Wasserbauamt Wittenberg), im Jahre 1922 fortgesetzt und vollendet.

Das Neckwerk bei Neuwerben (Wasserbauamt Tangermünde), das schon 1908 begonnen und in den Jahren 1908 bis 1910 zu $^2/_3$ hergestellt war, gelangt 1925 zur Vollendung.

Das Deckwerk am Pareyer Ufer, teilweise schon in den Jahren 1904 bis 1907 ausgeführt, wird fortgesetzt und im Jahre 1925 fertiggestellt werden.

Das Deckwerk bei Müggendorf (Wasserbauamt Wittenberge), 1913 angefangen, wurde in den Jahren 1921/22 vollendet.

Versuchsbauten, durch welche die Wirksamkeit der für die Niedrigwasserregulierung der Elbe vorgesehenen Maßnahmen erprobt werden sollten, im Wasserbauamt Hitzacker wurden im August 1920 in Angriff genommen und im Jahre 1921 zu einem vorläufigen Abschluß gebracht.

Ein Deckwerk bei Jagel (Wasserbauamt Wittenberge), durch das Versandungen in der Fahrrinne und Beschädigung der Buhnen, die sich bei jedem Hochwasser regelmäßig einstellten, vorgebeugt werden soll, wurde 1923 in Angriff genommen und wird im Jahre 1925 vollendet werden.

Auf der Hamburger Strecke sind seit dem Jahre 1923 Arbeiten zur Sicherung der Uferlinie bei Geesthacht im Gange. Die Arbeiten werden im Jahre 1925 beendet.

Neben der Unterhaltung und den angeführten Neubauten wurden zur Freihaltung der Fahrzeuge und der Winterschutzhäfen erhebliche Baggerungen ausgeführt.

Der Elbe—Trave-Kanal befand sich im allgemeinen in gutem Zustande. Die Tätigkeit der Wasserstraßenverwaltung blieb daher hauptsächlich auf die Unterhaltung der Anlagen beschränkt. Zur Erleichterung bei den Ausbesserungsarbeiten an den Schleusen wurde eine Hebevorrichtung zur Untersuchung der Lager der Schleusenstemmtore beschafft. Ferner wurde die Stemmtorbewegung der Krummesserschleuse mit einem elektrischen Antrieb versehen.

2. Gerätepark und Staatswerft.

Der gesamte Geräte- und Fahrzeugpark, der während des Krieges und seiner Folgen stark in Verfall geraten war, wurde allmählich wieder instandgesetzt und ergänzt. Neu beschafft wurden 1 Dampfeimerbagger mit 3 Kastenprähmen, 1 Greifbagger mit 4 Seitenklappenprähmen, der bei Beseitigung von Baumstämmen, größeren Steinen und sonstigen Schiffahrtshindernissen auf dem Fahrwasser bereits im Jahre 1924 mit gutem Erfolg verwendet wurde. An Stelle des im Kriege verlorengegangenen Eisbrechdampfers Walroß wurde ein Ersatzdampfer beschafft. Ferner wurden 4 Kohlenprähme, 5 Baukähne und 1 Arbeiterwohnschiff angeschafft.

Die meisten Ausbesserungsarbeiten werden auf der Staatswerft Rothensee im eigenen Betriebe der Verwaltung ausgeführt. Mit dem Bau dieser Werft hatte Preußen bereits vor dem Kriege begonnen. Der Weiterbau wurde vom Reich mit Nachdruck befördert, sodaß die Werft im Frühjahr 1922 dem Betrieb übergeben werden konnte. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit wurde im Jahre 1924 die Hellinganlage erweitert und die Aufstellung eines 20 t-Kranes eingeleitet.

3. Mittellandkanal.

Der Mittellandkanal, welcher den Rhein, die Weser und Elbe, damit die westlichen und östlichen Wasserstraßen Deutschlands mit einander verbinden soll, ist in seinem westlichen Teil, der Strecke Rhein—Hannover (Rhein—Weser-Kanal) 1914-1916 in Betrieb genommen worden. Seine Fort-
westlichen Teil. der Strecke Rhein—Hannover (Rhein—Weser-
als Notstandsarbeit begonnen. Damals standen 2 Linien (die Süd- und Mittellinie) zur Wahl. Infolgedessen konnten die Arbeiten zunächst nur auf der beiden Linien gemeinsamen Strecke von Hannover (Misburg) bis km 29,45 bei Peine in Angriff genommen werden. Später entschied sich Preußen auf Grund des Gutachtens der Mehrzahl seiner Wasserstraßenbeiräte für die Linie über Braunschweig, Oebisfelde mit Ueberführung des Kanals über die Elbe bei Hohenwarthe, während Sachsen, Braunschweig, Anhalt und Thüringen sowie Oldenburg und Bremen für die Südlinie über Braunschweig, Wolfenbüttel, Oschersleben eintraten.

Am 16. November 1920 einigten sich die Regierungen dieser Länder dahin, die Südlinie fallen zu lassen und für die Mittellinie einzutreten, falls das Reich, dem der Ausbau der Wasserstraßen auf Grund des Art. 97 der Reichsverfassung vom 1. April 1921 ab obliege, sich bereit erkläre, unverzüglich den gesetzgebenden Körperschaften eine folgenden Voraussetzungen entsprechende Vorlage einzubringen:

I. Die Vorlage wird die von dem Kanalausschuß der Preußischen Landesversammlung vorgeschlagene Linienführung mitumfassen,

II. Die Linie zwischen Peine und Oebisfelde wird eine Verdrückung erfahren, die den Stichkanal nach der Stadt Braunschweig tunlichst bis auf 2 km verkürzt.

III. Es wird ein mit 1000 t Schiffen befahrbarer Wasserweg vom Mittellandkanal mit Benutzung der Elbe und Saale bis in die Nähe von Kreypau mit Anschluß nach Leipzig geschaffen.

Ein Stichkanal von Bernburg nach Staßfurt—Leopoldshall ist vorzusehen unter der Voraussetzung, daß dieses Unternehmen bei näherer Prüfung sich als technisch durchführbar und seine Wirtschaftlichkeit sich als nicht ungünstiger als die des Gesamtprojekts erweist.

IV. Das Reich wird zu den Harztalsperren im Oker-, Ecker- und Bodetal und zu den Saalesperren Zuschüsse zu Lasten des Kanalunternehmens gewähren, die die Inangriffnahme der bezeichneten Talsperren als selbständiger Grundlage ermöglichen. Es wird vorbehaltlich näherer Prüfung und weiterer Verhandlungen über die Finanzierung der Talsperren angenommen, daß die Gewährung keiner höheren Zuschüsse als 25 v. H. der Baukosten bei den Harztalsperren und 20 v. H. bei den Saaletalsperren benötigt wird.

V. Bei der Regelung der Garantiefrage ist der Mittellandkanal einschließlich des Wasseranschlusses nach Kreypau—Leipzig bezw. Staßfurt—Leopoldshall als einheitlicher Garantiegegenstand zu behandeln.

VI. Die Bauarbeiten an dem geplanten Kanalnetz sind ohne Bevorzugung einzelner Teile unter Berücksichtigung der Erwerbslosenverhältnisse möglichst gleichmäßig in Angriff zu nehmen.

Die Preußische Landesversammlung hat die ihr vorliegende Kanalvorlage nach diesem Vergleich ausgestaltet.

Beim Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich wurde die Vollendung des Mittellandkanals am 28. März 1921 durch eine besondere Vereinbarung zwischen den Regierungen des Reiches, sowie der Länder Preußen, Sachsen, Braunschweig und Anhalt geregelt. Die Reichsregierung erklärte sich bereit, den Mittellandkanal nach dem Abkommen vom 16. November 1920 sowie nach den Beschlüssen der Preußischen Landesversammlung vom 4. Dezember 1920 unter folgenden Bedingungen baldigst zu verwirklichen:

1. Die Verpflichtung des Reichs gilt nur, soweit die Finanzlage des Reichs dazu die Möglichkeit bietet. Die Entscheidung darüber, ob diese Möglichkeit gegeben ist, liegt beim Reiche.
2. Von den Baukosten des Unternehmens sind $^2/_3$ vom Reiche und $^1/_3$ von den beteiligten Ländern zu tragen.

3. Die auf dem Rhein—Weser-Kanal durch den Zuwachsverkehr hervorgerufenen Einnahmen fließen diesem Kanal mit 20 v. H., jedoch mindestens in der Höhe, wie sie zur Deckung von Mehrausgaben erforderlich sind, die übrigen aber dem Weser—Elbe-Kanal zu.

Mit diesen Bedingungen erklärten sich die Landesregierungen zwar einverstanden; das Abkommen ist aber trotz ständiger Bemühungen des Reichs noch nicht vollzogen worden.

Das nach Beendigung des Krieges in Angriff genommene Kanalstück endete bei Peine in km 29,45 und umfaßte gleichzeitig den Zweigkanal nach Hildesheim. Die Arbeiten auf dem Stück Hannover—Peine sind planmäßig gefördert worden, sie wurden später auf die Strecke von km 29,45 bis 35,02 ausgedehnt, wo Hafenanlagen für die Stadt Peine oder für industrielle Werke geschaffen werden sollen.

Für die östlich anschließenden Teile des Mittellandkanals einschließlich der Verbindung mit dem Wirtschaftsgebiet der Saale sind die allgemeinen Entwürfe ausgearbeitet worden. Damit die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können, sobald die finanzielle Lage des Reiches und der Länder es gestattet, sind bereits Bauämter in Braunschweig, Fallersleben, Oebisfelde, Neuhaldensleben und Magdeburg für den Hauptkanal, in Goslar für die Harztalsperren und in Saalfeld für die Saaletalsperren eingerichtet. Diese bearbeiten die Pläne für das Ausbauverfahren und die Entwürfe für die Bauausführung.

Am Hauptkanal ist die Planfeststellung an mehreren Stellen beendet, so daß dort mit dem Bau bereits begonnen werden könnte. Es steht zu erwarten, daß im Laufe des Jahres die Vorbereitung der Pläne zur Planfeststellung auch für die übrigen Strecken beendigt sein werden. Für den Südflügel, bei dem die Verhältnisse teilweise sehr schwierig liegen, sind die Untersuchungen noch nicht soweit gediehen.

B. Tarifpolitik.

Schiffahrtabgaben werden auf der kanalisierten Saale von Schleuse Böllberg bis zur Mündung in die Elbe und auf dem Elbe—Trave-Kanal erhoben.

Der von Preußen und Anhalt übernommene Abgabentarif für die Saale wurde während der Inflationszeit zunächst durch Festsetzung prozentualer Zuschläge, später durch Erstellung in gleitender Form unter Zugrundelegung der für den Reichsbahngütertarif geltenden Schlüsselzahl der Geldentwertung angepaßt. An Stelle des früheren vierklassigen Güterverzeichnisses wurde im Jahre 1922 das auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder geltende fünfklassige übernommen. Es erweist sich für die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraßen als vorteilhaft, nach dem Beispiel der Eisenbahn das Güterverzeichnis immer mehr nach dem Werte der Güter zu gliedern. Aus Ersparnisrücksichten wurden die bisherigen neun Zollschleusen an der Saale auf vier unter entsprechender anderweiter Bemessung der Abgabensätze eingeschränkt und schließlich der Saaletarif in den Tarif für die Schiffahrts- und Flößereiabgaben zwischen Elbe und Oder eingegliedert.

Für den Elbe—Trave-Kanal, den Lübeck unter Beteiligung Preußens erbaut hatte, war in dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Lübeck vom 17. April 1903 eine Gesamtabgabenbelastung in Höhe der an 2 Hebestellen der märkischen Wasserstraßen I. Ordnung jeweils zur Erhebung gelangenden Abgaben vereinbart. Dieser Abmachung entsprach der Tarif für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben auf dem Elbe—Trave-Kanal vom 18. Juni 1903, der beim Uebergang des Kanals auf das Reich in Kraft war; er sah vier Güterklassen vor.

Die Anlagen und Einrichtungen für den Schleppbetrieb auf dem Elbe—Trave-Kanal und der Schleppbetrieb selbst sind dem Lande Lübeck vorläufig bis zum 31. März 1931 verblieben. Für den Schleppbetrieb bestand beim Uebergang des Kanals auf das Reich der Tarif vom 16. April 1912.

Unter dem 2. November 1923 wurden Schlepplohn und Schiffahrtabgaben zusammengefaßt. Dabei wurde als Schlüsselzahl (Umrechnungskurs) der englische Schilling genommen, weil englische Kohle für den Schleppbetrieb verwendet wurde. Von dem Einheitsabgabensatz erhielt das Reich als Schiffahrtabgabe 10 v. H., die der Abgabenbelastung an zwei Hebestellen der märkischen Wasserstraßen entsprechen. Der Tarif sieht auf Wunsch Lübecks 6 Güterklassen vor. Um den Preisabbau auch durch Herabsetzung der Beförderungskosten auf den Reichswasserstraßen zu unterstützen, wurden die Abgabensätze in Anlehnung an das Vorgehen der Reichsbahn durch Nachtrag vom 22. September 1924 um 10 v. H. ermäßigt.

Von einer Anpassung der Schiffahrtsabgaben an die Sätze der Vorkriegszeit ist nach Anhörung der Vertreter des Senats und der Handelskammer in Lübeck mit Rücksicht auf die ungünstige Lage der Schiffahrt zunächst abgesehen worden. Zu Beginn des Rechnungsjahres 1926 soll über eine anderweite Tarifregelung verhandelt werden.

Weder bei der Saale noch bei dem Elbe—Trave-Kanal wird die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung erreicht.

Verkehr.

Das Verfrachtungsgeschäft auf der Elbe regelte sich vor dem Kriege wie überall nach Angebot und Nachfrage, wobei die jeweiligen Wasserstände eine bedeutende Rolle spielten. Bei geringer Wasserführung zogen die Frachten an, bei günstiger Fahrtiefe gaben sie nach. War das Angebot an Transportgut groß, so hielten die Schiffer mit der Tätigung von Frachtgeschäften zurück, war der Wasserstand gut und die Nachfrage nach Kahnraum gering, so konnten die Verfrachter die Frachten herunterdrücken.

Diese Verhältnisse änderten sich nach Ausbruch des Krieges. Die Eisenbahn war nicht mehr in der Lage, den durch den Krieg gesteigerten Anforderungen des Verkehrs zu genügen, und der Staat sah sich gezwungen, die Schiffahrt in seinen Dienst zu stellen. Unter dem 18. August 1917 wurden Bekanntmachungen über wirtschaftliche Maßnahmen in der Binnenschiffahrt und über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt erlassen. Es entstand die Elbschiffahrtvereinigung, die bis zu ihrer Auflösung am 1. Januar 1924 den Frachtenmarkt fast völlig beherrschte.

Nach dem Kriege hatte die Elbeschiffahrt mit besonders großen Schwierigkeiten zu kämpfen.

In erster Linie machten sich die geänderten Arbeitsverhältnisse bemerkbar. Anfänglich wurde der achtstündige Tag starr durchgeführt, was eine erhebliche Verlängerung der Reisedauer zur Folge hatte. Mit der Zeit kam man zu einer Regelung, wie sie vor dem Kriege im der Rheinschiffahrt üblich gewesen war. Immerhin bedeutete auch diese Regelung eine erhebliche Verteuerung der Binnenschiffahrt.

Eine weitere Erschwerung brachte die Tarifpolitik der Eisenbahn. Diese folgte nur zögernd der Entwertung des Geldes und hatte infolgedessen meist niedrigere Frachten, als sie die Binnenschiffahrt, die ihrer Selbstkosten decken mußte, bieten konnte. Diese Tarifpolitik wirkte sich allerdings erst seit dem Frühjahr 1921 aus. Bis dahin mußte die Bahn manche Transporte auf den Wasserweg verweisen, weil sie den Verkehr nicht bewältigen konnte. Die eingeführten Staffeltarife trafen vor allem den gebrochenen Verkehr, der im Elbegebiet besonders stark vertreten war. Es sei nur erwähnt, daß der Umschlagverkehr der wichtigeren Häfen (Verkehr von Bahn zu Schiff und umgekehrt) sich folgendermaßen entwickelte.

im Jahre	1913	1922	1923
Hamburg	709 000 t	11 000 t	8 000 t
Magdeburg	1 019 000 t	331 000 t	237 000 t
Schönebeck	748 000 t	315 000 t	394 000 t
Aken	276 000 t	66 000 t	172 000 t
Riesa	283 000 t	322 000 t	256 000 t
Dresden	219 000 t	155 000 t	133 000 t

Die allgemeine Wirtschaftslage bedingte eine erhebliche Verminderung des Verbrauchs, die sich in einem gewaltigen Nachlassen des Verkehrs zeigte. Nach der Reichs-Statistik wurden z. B. im Jahre 1922 auf den Eisenbahnen 81 v. H., auf den Wasserstraßen nur 59 v. H. der vor dem Kriege verfrachteten Mengen befördert. Wenn der Eisenbahnverkehr schon einen größeren Prozentsatz des Vorkriegsverkehrs erreichte, als die Wasserstraßen, so liegt das einerseits an der bereits erwähnten Tarifpolitik, anderseits an der großen Kreditnot der Wirtschaft. Der Versender verlangte sofortige Bezahlung und verfrachtete daher lieber mit der Bahn, die im allgemeinen einen rascheren Transport gewährleistete als die Schiffahrt. Dem Empfänger war es nicht möglich, große Läger von Kohlen und anderen Massengütern anzulegen. Die Elbe hatte vor allem unter dem Fortbleiben der ausländischen Dünge- und Futtermittel und unter dem Nachlassen der Braunkohleneinfuhr zu leiden.

Schließlich sind die Wasserstände zu erwähnen, die zeitweise die Schiffahrt behinderten. Wie nachstehende Uebersicht zeigt, konnten auf der oberen Elbe im Durchschnitt der Jahre 1921/24

etwa 1/2 des Jahres mit voller Ladung
„ 1/6 „ „ „ 3/4 „
„ 1/6 „ „ „ 1/2 „
„ 1/6 „ „ „ 1/4 „

gefahren werden.

Ausnutzung der Tragfähigkeit auf der Elbe oberhalb der Saalemündung.

Jahr	Schiffahrt-dauer	Ausnutzung der Tragfähigkeit: mit voller Ladung	mit weniger als voller b. 3/4 Ladung	mit weniger als 3/4 bis halb. Lad.	mit weniger als halber Ladung
	Tage	Schiffahrttage			
1921	327	105	32	54	136
1922	306	176	41	45	44
1923	351	205	52	21	73
1924	298	142	65	74	17
	1 282	628	190	194	270
im Durchschnitt	320	157	47	48	68

Die Binnenschiffahrt auf dem Balkan

Von Dr. Friedrich Wallisch, Wien

Bereits seit 6 Jahren besteht die neue Landkarte Europas zu Recht, aber die verkehrsgeographischen und verkehrstechnischen Folgerungen aus der grundlegenden Umgestaltung werden vielfach erst heute gezogen. Denn Europa war bisher zu schwach, seine Verkehrslinien den geänderten Anforderungen anzupassen.

Die Neuordnung der Landkarte hat die Binnenschiffahrt des Südostens vor größte Aufgaben gestellt. Die Republik Oesterreich, die Tschechoslowakei und das verkleinerte Ungarn sind Binnenländer, die einen mehr oder weniger unmittelbaren Anschluß an den Weltverkehr nur durch die Flußschiffahrt finden können. Groß-Rumänien durch die Erwerbung der Bukowina, Siebenbürgens und der altungarischen Ost-Komitate weit nach dem Westen ausgreifend, kann seiner occidentalen Neuorientierung nur durch den Binnenschiffahrtsverkehr Genüge leisten. Jugoslawien, der neue kräftige Mittelstaat im Südosten, hat mit dem langersehnten Ausgang an die Adria eine bittere Enttäuschung erlebt: die ausgebauten wertvollen Häfen der ehemaligen österreich-ungarischen Monarchie sind, verkehrsgeographischen Erwägungen zum Trotz, von ihrem slawischen Hinterland abgelöst und durch Italien annektiert worden; ja selbst die — als Hafen allerdings unbedeutende — Hauptstadt Zara des alten österreichischen Kronlandes Dalmatien wurde als italienische Enklave inmitten jugoslawischen Gebietes aus dem Gefüge des Königreichs S. H. S. gelöst. Und trotz aller Bemühungen der Belgrader Regierung, ihr Littorale zu fördern, ist die Lage der wenigen und noch nicht recht entwickelten jugoslawischen Adriahäfen keine günstige, umsomehr, als es übermäßigen Kapitalaufwandes bedürfte, über die unwegsamen, wasserarmen Karstberge, die die Küste vom Hinterland trennen, leistungsfähige Normalspurbahnen zu führen. Bulgarien schließlich ist nach dem Verluste seiner ägäischen Küste auf das durch die türkischen Meerengen verkorkte Schwarze Meer beschränkt und daher mehr denn je auf den Binnenschiffahrtsweg verwiesen.

Alle hier genannten Staaten nun sind Anrainer der Donau. Die Umgestaltung der europäischen Grenzen hat ihnen den Zugang zur See genommen oder erschwert, die Donau bietet ihnen teils Ersatz für das Verlorene, teils auch Aussichten und Möglichkeiten, die von höherem Werte sind als Seehafen-Plätze, deren Ausfallsrichtung den Bedürfnissen des nationalen Handels garnicht recht entsprochen hätte. Denn der Donauweg bildet die unmittelbare räumlich kürzeste Verbindung der Ostländer mit den nordwestlichen Absatzgebieten ihrer reichen Agrar-Produktion, zugleich den Ursprungsgebieten der für den Osten unerläßlichen Industriegüter. Somit stellt der Strom auch die günstigste Frachtroute aus Deutschland nach den Balkanländern dar, eine Route, die heute für die gesamte Volkswirtschaft der beteiligten Staaten zusehends an Bedeutung gewinnt. Erst in kommenden Jahren und Jahrzehnten wird sich die überragende Wichtigkeit dieser nach dem Rheine größten Wasserstraße des außerrussischen Kontingents voll auswerten. Denn die Donau entspricht heute noch nicht den Anforderungen, die eine große internationale Binnenschiffahrt stellen darf. Im Oberlauf ein Bergstrom mit starkem Geschiebe, an der Grenze zwischen Mittel- und Unterlauf durch ein bedeutendes Kataraktengebiet beschwert, zeigt die Donau außerordentliche Unregelmäßigkeiten der Fahrwassertiefe. Das vor dem Kriege angestrebte Mittel von 2 Metern ist keineswegs erreicht, da die Regulierungsarbeiten teils ganz ausgesetzt haben, teils unregelmäßig durchgeführt worden sind.

Die volle Ausnutzung dieses Stromwegs hängt naturgemäß auch vom Ausbau des angeschlossenen Kanalsystems ab. Der Rhein—Main—Donau-Kanal, dessen Teilstrecken in allerjüngster Zeit erfreuliche Fortschritte aufweisen, wird die Donau erst ganz der deutschen und niederländischen Binnenschiffahrt zugänglich machen.

Der jugoslawische Mittellauf des Stromes umfaßt die Mündungsgebiete der großen schiffabren Nebenflüsse Drau, Theiß und Save, die zum Teil bereits durch ein altes Kanalnetz enger mit der Donau verbunden sind, zum Teil in absehbarer Zeit Schiffahrtskanäle erhalten sollen. Der ehemalige Franzenskanal, heute Kralj-Petarkanal, kürzt das bekannte „Theiß-Eck" ab, indem er von der Theiß bei Obecse an der Donau bei Bezdan (Grenzstadt gegen Ungarn) führt; er ist mit 132 km der längste dieser Kanäle. Von ihm zweigt bei Mali Stapor der Kralj-Aleksandar-Kanal ab, der vormalige Franz-Josef-Kanal, und trifft bei Neusatz (Novi Sad) die Donau. Der Bega-Kanal, das ist die kanalisierte Bega, führt von Timisvara (Temesvar) in Neu-Rumänien in die Theiß oberhalb ihrer Mündung. Derzeit wird ein neuer Kanal trassiert, der von Veliki-Kikinda (Groß-Kikinda) zur Theiß führen wird. Projektiert ist ferner ein Kanal, der die Donau bei Vukovar auf kurzem Wege mit der Save bei Samac verbinden wird. Dieser neu aufgegriffene Plan ist bereits vor 100 Jahren aufgetaucht. Mit seiner Verwirklichung wird notgedrungen eine Regulierung der Save von Samac flußaufwärts bis Sisek verbunden sein müssen. Eine vollständige Ausnutzung dieser Schiffahrtswege wird wohl außerdem noch die Regulierung der Kulpa von ihrer Mündung bei Sisek bis aufwärts nach Kalovac (Karlstadt) notwendig machen. Damit aber ist dann der Nordwesten Jugoslawiens dem Bereiche des italienischen Adriahafens Fiume — zugleich allerdings auch dem Bereiche des Fiume anschließenden, heute stark protegierten jugoslawischen Adria-Hafens Suschak — recht gründlich entzogen. Der Vollständigkeit halber sei hier schließlich noch das altserbische Projekt der Erbauung eines Kanals zwischen Morava- und Warda-Fluß erwähnt, der mittelbar die Donau bei Smederevo (Semendria) mit dem ägäischen Meere bei Saloniki verbinden würde.

(Fortsetzung folgt)

Der Reichswasserstraßenbeirat

Die auf Grund des Artikels 98 der Reichsverfassung erlassene Verordnung über Beiräte für die Reichswasserstraßen vom 26. Januar 1925 bringt neben den Bezirkswasserstraßen-Beiräten auch die Einrichtung eines Reichswasserstraßen-Beirates, der außer dem vom Reichspräsidenten zu ernennenden Vorsitzenden und seinem Stellvertreter

54 von den Bezirkswasserstraßen-Beiräten aus ihrer Mitte gewählte Mitglieder

12 vom Reichsverkehrsminister berufene Mitglieder

und einen vom Reichsverkehrsminister zu bestellenden Vertreter der Reichsbahn umfaßt.

Die Wahlen bezw. Berufungen sind nunmehr erfolgt. Der Reichswasserstraßen-Beirat wird sich wie folgt zusammen setzen:

A. Von den Bezirks-Wasserstrassenbeiräten gewählt:

Lfd.Nr.	Mitglieder	Stellvertreter	Gewählt durch
	a. Schiffahrt, Spedition und Häfen		
1	Dr. Lohmeyer, Oberbürgermeister, Königsberg i. Pr.	Haslinger, Erich, Gerichtsassessor a. D., Mitinhaber d. Fa. Robert Meyhöfer in Königsberg (Pr.), Altst. Holzwiesenstr. 5 u. 7	den Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat
2	Graetz, Kurt, Direktor der Dampfschiffs-Reederei Emanuel Friedlaender & Co., Breslau 1, Albrechtstr. 12	Gellert, Berthold, Direktor, Breslau 1, Oderstr. 30	den Oder-Wasserstraßenbeirat
3	Krusch, Ernst, Verbandsvorsitzender, Rattwitz, Kreis Ohlau	Boltze, Paul, Syndikus der Kaufmannschaft, Stettin, Börse	den Oder-Wasserstraßenbeirat
4	Bayer, Theodor, Direktor, Hamburg, Bahnhofsplatz 1	Vortisch, Karl, Berlin O 17, Am Oberbaum 1	den Märkischen Wasserstraßenbeirat
5	Engel, Direktor u. Handelsgerichtsrat, Vereinigte Elbeschiffahrt-Gesellschaft A.-G., Magdeburg, Kauhof 3	Haack, Henry, Hambg., Deichtorstr. 8/10	den Elbe-Wasserstraßenbeirat
6	Wittmaack, Stadtrat, Magdeburg	Wanckel, Eberhard, Direktor des Speditions- u. Elbeschiffahrt-Kontors, A.-G., Schönebeck a. d. Elbe, Streckenweg 4	den Elbe-Wasserstraßenbeirat
7	Diederichs, Reedereidirektor d. Westfälischen Transport-A.-G., Dortmund	Beckert, Syndikus des Schiffahrtvereins für die westdeutschen Kanäle und die Weser, Dortmund	den Ems-Weser-Wasserstraßenbeirat
8	Barkemeyer, Karl, Direktor der Bremer Schleppschiffahrtgesellschaft, Bremen	Wehrspan, Regierungsbaurat, Hafenbetriebsdirektor, Wanne (Westf.)	den Ems-Weser-Wasserstraßenbeirat
9	Welker, Johann, W., Generaldirektor der Firma Haniel & Co., G. m. b. H., Duisburg	Dr. phil. Schmitz, Walter, Mitgl. des Reichswirtschrts., Duisburg, Haus Rhein	den Rhein-Wasserstraßenbeirat
10	Dr. Külb, Oberbürgermeister, Mainz, Stadthaus	Haas, Beigeordnt., Köln a. Rh., Rathaus	den Rhein-Wasserstraßenbeirat
11	Roeschlein, R., Direktor der Donau-Main-Rhein-Schiffahrt-Aktiengesellschaft „Demerag", Nürnberg, Harmoniestraße 18, III	Geßner, Hafendir., Bamberg, Hafenverwaltung	den Donau-Main-Wasserstraßenbeirat
12	Böger, M., Deutsch-Australische und Kosmos-Linien, Hamburg	Fabricius, Stadtbaurat a. D., Stettin	den See-Wasserstraßenbeirat
13	Graf von Roedern, Siegfried, Staatsminister a. D., Hamburg	Hadeler, Direktor i. Fa. Transport-A.-G. (vorm. J. Herecke), Vorstandsmitglied des Vereins Hamburger Spediteure, Hamburg	den See-Wasserstraßenbeirat

Lfd.Nr.	Mitglieder	Stellvertreter	Vorgeschlagen durch
	b. Großverfrachter, Handel und Industrie:		
14	Siebert, George, Direktor der Firma F. Schichau, Elbing	Dr. von Rüts, Syndikus, Elbing, Handelskammer	den Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat
15	Stähler, Generaldirektor, Gleiwitz, Niederwallstr. 26	Grosche, Syndikatsdirektor, Waldenburg (Schles.), Freiburger Straße 20a	den Oderwasserstraßenbeirat
16	Hoffmann, Generaldir., Vorsitzender Industrie- und Handelskammer, Oppeln	Dr. Wolf, Bergwerksdir., Welzow N./L.	den Oderwasserstraßenbeirat
17	Urban, Paul, Stadtältester, Potsdam, Neue Königstr. 53/54	Dr. Töpffer, Helmut, Unterstaatssekr. a. D., stellv. Obervorsteher der Kaufmannschaft, Stettin	den märkischen Wasserstraßenbeirat

Lfd.Nr.	Mitglieder	Stellvertreter	Vorgeschlagen durch
18	Dr. h. c. Zuckschwerdt, Wilhelm, Geh. Kommerzienrat, Magdeburg, Spiegelbrücke 14/15	Dr. phil. Rausch, Ernst, Syndikus der Handelskammer für Anhalt-Dessau	den Elbe-Wasserstraßenbeirat
19	Dr. ing. e. h. Piatscheck, Generaldirektor, Halle a. S., Riebeckplatz 4	Dr. Karst, Syndikus d. Handelskammer Dresden	
20	Heye, F. C. H., i. Fa. Hermann Heye, Hamburg		
21	Skalweit, Regierungsrat, Essen (Ruhr), Frau-Berta-Krupp-Straße	Dr. Karau, Bergassessor a. D., Berlin SW 11, Anhaltstr. 7	den Weser-Ems-Wasserstraßenbeirat
22	Kölven, Theodor, Reedereidirektor, Westfälische Transport A. G., Dortmund, Mallinckrodtstr. 320	Dr. Metterhausen, Wilhelm, Syndikus der Industrie- und Handelskammer Hannover	
23	Schlüter, Hermann, Direktor, Minden, Weserstr. 2	Dr. Finkenwirth, Kurt, 1. Syndikus der Industrie- und Handelsk. Hannover	
24	Dr. jur. Silverberg, Paul, Generaldirektor, Köln a. Rh., Kaiser-Friedrich-Ufer 55		den Rhein-Wasserstraßenbeirat
25	Dr. Woltmann, A., Direktor der Gute Hoffnungshütte A.G., Oberhausen (Rhld.)	Hoppstädter, Bergmeister, Generaldirektor der Gewerkschaft ver. Konstantin der Große, Bochum	
26	Lenel, Richard, Fabrikant, Präsident d. Handelskammer Mannheim	Dr. Bruckmann, Peter, Geh. Hofrat, M. d. L., Heilbronn	
27	Waibel, Hermann, Direktor der Badischen Anilin- und Sodafabrik, Ludwigshafen a. Rh.	Silbermann, Alex, i. Fa. Brasch & Rothenstein, Frankfurt a. M., Neue Mainzerstr. 25	
28	Dr. von Donle, Ludwig, Geh. Rat, Generaldir. des Bayer. Lloyd, Schiffahrt A. G., Regensburg	Berthold, Max, Geh. Kommerzienrat, Generaldirektor der Elektrizitäts-A. G. vorm. Schuckert & Co., Nürnberg, Keßlerplatz 3	den Donau-Main-Wasserstraßenbeirat
29	Ruthof, Josef, i. Fa. Christof Ruthof, Schiffswerft, Mainz-Kastel	Magirus, Kommerzienrat, Vorsitzender der Handelskammer Ulm (Donau)	
30	Blohm, Rud., i. Fa. Blohm & Voß, Hambg.	Eschenburg, Herm., i. Fa. Jost Hinr. Hawemann & Sohn, Lübeck	den See-Wasserstraßenbeirat
31	Glässel, Ernst, Direktor der Roland-Linie, A.-G., Bremen	Rösing, Johannes, Syndikus der Handelskammer Bremen	
32	Dr. Behm, Georg, Direktor der Stettiner Dampfer-Kompagnie, A.-G., Stettin	Sartori, August, i. Fa. Sartori & Berger, Kiel, Wallstr. 48	
33	Schulte, Heinrich, Konsul, Schiffsreeder, Emden	Pust, F. Albert, Konsul, Reeder, Vorsitzender der Handelskammer Wesermünde-Geestemünde	

c. Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei

Lfd.Nr.	Mitglieder	Stellvertreter	Vorgeschlagen durch
34	Papendieck, Gutsbesitzer, Waldhaus Chelchen bei Duneyken (Ostpr.), Kreis Oletzko	Schultz, G., Landschaftsdirektor, Kl. Trumpeiten b. Kaukehmen (Ostpr.)	den Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat
35	von Websky, Landesältester, Karlsdorf, Post Trebnig, Kreis Nimptsch.	Müller, Rittergutsbesitzer, Carow bei Stettin 9, Kreis Randow	den Oder-Wasserstraßenbeirat
36	Grantz, Geh. Regierungsrat, ord. Prof., Berlin SW 11, Tempelhofer Ufer 32	Naue, Rittergutsbesitzer, Königsborn	den Märkischen Wasserstraßenbeirat
37	von Jagow, Deichhauptmann, Rühstädt, Kreis Westpriegnitz	Dr. Graf von Bernstorf, Rittergutsbesitzer, Junkerwehningen b. Dömitz a. d. Elbe	den Elbe-Wasserstraßenbeirat
38	Pennemann, Hofbesitzer, Oekonomierat, Brual b. Rhede a. d. Ems	Feldhus, Geh. Oekonomierat, Bad Zwischenahn (Oldb.)	den Weser-Ems-Wasserstraßenbeirat
39	Schmitz-Winnental, Oekonomierat, Rittergut Winnental, Post Menzelen	Fischer, Jakob, Gutspächter, Hof Steinheim bei Etville a. Rh.	den Rhein-Wasserstraßenbeirat
40	Vogt, Oekonomierat, Gochsen, Oberamt Neckarsulm	Dr. Hamann, Direktor der Landwirtschaftskammer Darmstadt	
41	Mittermeier, Matthäus, Geh. Landesökonomierat, Haunersdorf b. Landau a. J.	Dr. Maier, Oberregierungsrat im Staatsministerium des Innern, München, Theatiner Straße 21	den Donau-Main-Wasserstraßenbeirat
42	Cornelius, P., Oekonomierat, Großenmeer i. Oldenburg	Freiherr von Maltzahn, Präsident des Deutschen Seefischerei-Vereins, Berlin W 9, Potsdamer Straße 22 a	den See-Wasserstraßenbeirat

Lfd. Nr.	Mitglieder	Stellvertreter	Vorgeschlagen durch
	d. Arbeitnehmer und Verbraucher		
43	Strehlau, Hugo, Königsberg (Pr.), Sackheim 58	Borowicz, Leo, Königsberg i. Pr., Walterstr. 3	den Ostpreußischen Wasserstraßenbeirat
44	Schultz, Adolf, Berlin SO 16, Michaelkirchplatz 2	Hardge, Erich, Breslau 7, Sadowastr. 69, i. H. Julius Krümling, (Schiffahrt)	den Oder-Wasserstraßenbeirat
45	Eggert, Willi, Berlin S 14, Inselstr. 6	Stetter, David, Berlin SO 33, Schlesische Straße 42	den Märkischen Wasserstraßenbeirat
46	Schramp, Berthold, Hamburg, Sieldeich 11	Hinrichs, Hermann, Hamburg 1, Gewerkschaftshaus, II. Stock, Zimmer 1	den Elbe-Wasserstraßenbeirat
47	Brune, Hans, Verbandsvorsitzender, Berlin-Wilmersdorf, Kaiserallee 25	Bergholz, Karl, Hamburg, Ausschläger, Elbdeich	
48	Behrens, Fritz, Brake i. Oldenburg, Mittelstr. 39	Schubert, Otto, Regierungsbau-Oberinspektor, Emden, Memeler Straße 42	den Weser-Ems-Wasserstraßenbeirat
49	Elberg, Hans, Bauingenieur, Hannover (Wasserbauamt), Hinüberstr. 9, II	Birk, Julius, Duisburg, Ruhrorter Straße 11	
50	Rudolph, Hermann, Berlin SO 16., Michaelkirchplatz 1	Reiferscheid, Wilhelm, Köln a. Rh., Severingstr. 197/199	den Rhein-Wasserstraßenbeirat
51	Walker, J., Gewerkschaftssekr., Duisburg, Feldstr. 27, I	Funke, Fritz, Gewerkschaftssekretär, Frankfurt a. M., Niddastr. 67, III	
52	Werthmann, Paul, München, Pestalozzistr. 40/42	Heyden, Stadtrat, Aschaffenburg, Stadelmannstr. 45	den Donau-Main-Wasserstraßenbeirat
53	Sieslack, Kanallotse, Brunsbüttel-Koog, Jonquièresstr.	Thies, Emil, Hamburg 1, Besenbinderhof 52	den See-Wasserstraßenbeirat
54	Junker, Erich, Berlin SO 16, Michaelkirchplatz 1	Feger, Erich, Kreisgeschäftsstellenleiter, Hamburg 36, Holstenwall 3/5	

B. Vom Reichsverkehrsminister berufen:

Lfd. Nr.	Mitglieder	Stellvertreter
55	Böß, Oberbürgermeister, Berlin	Dr. Landmann, Oberbürgermeister, Frankfurt a. M.
56	Dr. Duisberg, M., Professor, Geh. Regierungsrat, Leverkusen b. Köln	Dr. Ing. Wieland, Philipp, Fabrikant, M. d. R., Ulm/Donau
57	Engberding, Reedereidirektor der Münsterischen Schiffahrt- und Lagerhaus A.-G., Münster (Westf.)	Carstens, Zimmermeister, Vorsitzender der Handwerkskammer, Wiesbaden
58	Dr. Engels, Geh. Rat, Professor, Dresden-A., Hübnerstraße 1b	Boie, E., Präses der Handelskammer Lübeck
59	Hamm, Reichsminister a. D. Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Industrie- und Handelstages, Berlin C. 2, Hinter dem Gießhause 3	Valentin, Kurt H., Mitglied des vorl. Reichswirtschaftsrates und des Reichseisenbahnrates, Berlin O 27, Holzmarktstr. 65
60	Dr. Held, Ministerpräsident, München, Promenadeplatz 22	Dr. von Graßmann, Staatsrat, München, Lenbachplatz 4
61	Lindeck, Anton, Rechtsanwalt, M. d. Rwr., Mannheim, C. 1. 2.	Weber, Ernst, Homberg (Niederrhein), Wilhelmsallee 47
62	Dr. Most, Oberbürgermeister, M. d. R., Duisburg-Ruhrort	Krawehl, Otto, Bergassessor, Rheinische Stahlwerke, Abt. Arenberg, Essen, (Ruhr)
63	Dr. rer. pol. h. c. Ott, Franz, Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrtgesellschaft, Köln a. Rh., Marienburg, Parkstr. 2	Hecht, Generaldirektor, Mannheim
64	Dr. Quatz, Geh. Regierungsrat und Vortragender Rat a. D., M. d. R., Berlin W 10, Hohenzollernstr. 1	Jaeger, Gottlieb, Generaldirektor der Rheinschiffahrts A.-G., vorm. Fendel, Mannheim
65	Dr. Schiemenz, Geh. Regierungsrat, Professor, Friedrichshagen b. Berlin, Seestr. 115a	Freiherr von Wangenheim-Wake, Deichhauptmann, Eldenburg b. Lenzen
66	Schumann, Oswald, Verbandsvorsitzender, M. d. R. Mahlsdorf b. Berlin, Hellersdorfer Straße 5	Fritsche, Max, Dreher, Harburg (Elbe), Frankestr. 16

C. Vom Reichsverkehrsminister als Vertreter der Reichsbahn berufen:

Lfd. Nr.	Mitglieder	Stellvertreter
67	Dr. jur. Spies, Reichsbahndirektor, Hauptverwaltung der Reichsbahn Berlin	Dr. jur. Katter, Reichsbahndirektor, Hauptverwaltung der Reichsbahn, Berlin

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Reichsverkehrsminister und Wasserstraßenpolitik. In einem am 11. Januar 1926 in der Volkswirtschaftlichen Vereinigung für das Ruhrgebiet zu Essen gehaltenen Vortrage streifte Reichsverkehrsminister Dr. Krohne auch die Fragen der Wasserstraßen-Politik. Er betonte die Bedeutung der jüngsten Entscheidung des Staatsgerichtshofes, in der dem Reiche endgültig das Recht zugesprochen wird, eine eigene Behörden-Organisation aufzubauen, ohne sich von den Ländern Bedingungen stellen zu lassen. Es handele sich nicht um neue Behörden. Bestehende sollen übernommen und vereinfacht werden. Das Reich könne nicht darauf verzichten, die erheblichen Geldmittel für die Wasserstraßenverwaltung durch Behörden und Beamte verwalten zu lassen, die ihm selbst verantwortlich seien. Der Minister erkannte die Berechtigung der Bedenken mancher Industriekreise gegen zu starke Inanspruchnahme des Welt-Kapitalmarktes für Kanalbauten an, bekannte aber, daß ohne Zuversicht Wirtschafts- und Verkehrspolitik überhaupt nicht betrieben werden können. Daß nicht alle auftauchenden Kanalprojekte bei der heutigen Lage gebaut werden könnten, sei klar. Neben den schon in der Ausführung begriffenen süddeutschen Kanälen (Neckar—Rhein, Rhein—Main—Donau) seien der Mittellandkanal zwischen Peine und Magdeburg und das Staubecken von Ottmachau im Odergebiet die wichtigsten Aufgaben. Der Minister sprach sich über die Notwendigkeit des Baues des Hansakanals im Interesse des Ruhrgebietes aus, gab jedoch der Auffassung Ausdruck, daß er nicht ganz als Ueberland-Kanal gebaut werde, sondern besser unter Kanalisierung der Weser. Wenn dabei auch 8 Stunden Fahrzeit mehr herauskämen, würden auf der anderen Seite durch die Einschaltung des Mittellandkanals und die Kanalisierung der Weser, des einzigen nicht internationalisierten deutschen Stromes, große Ersparnisse erzielt werden.

Die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes und der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. hat sich in seiner letzten Verwaltungsratssitzung, die unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, am 4. Dezember vorigen Jahres in Berlin stattfand, auch mit dem Problem der deutschen Wasserstraßen-Projekte befaßt. Die aus allen Teilen des Reiches erschienenen Herren waren sich darüber klar, daß bei der heutigen mißlichen Finanzlage des Reiches die Investition großer Kapitalien, wie sie zur notwendigen Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes nun einmal erforderlich sind, nur in beschränktem Maße erfolgen kann. Andererseits ist das führende Sachverständigen-Gremium der deutschen Binnenschiffahrt überzeugt, daß die Regierung alles daran setzen wird, in ihrer Wasserstraßenpolitik mit den gebieterischen Forderungen der Stunde Schritt zu halten. Aus dieser Ueberzeugung heraus hat es der Verwaltungsrat des Zentralvereins nicht für notwendig erachtet, zu bestimmten Kanalprojekten Stellung zu nehmen, oder im Hinblick auf die zahlreichen, in der letzten Zeit in der Presse erschienenen und die breite Oeffentlichkeit beunruhigenden Nachrichten über Etatsristriktionen des Reichsfinanzministeriums — u. a. beim Etatsposten Mittellandkanal — entsprechende Resolutionen zu fassen. Der Verwaltungsrat des Zentralvereins gab der Hoffnung Ausdruck, daß das Reichsverkehrsministerium im Rahmen einer weitblickenden Politik der Reichsregierung auch weiterhin durch sachverständige und tatkräftige Unterstützung bei der Förderung des Wasserstraßengedankens den Bestrebungen des Zentralvereins auf Schaffung eines leistungsfähigen deutschen Wasserstraßennetzes zum Ziele verhelfen wird.

Die Organisation der Wasserstraßenverwaltung. (Entscheidung des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich.) Das Deutsche Reich, vertreten durch das Reichsverkehrsministerium, hatte Klage wider das Land Preußen wegen der Verwaltungshoheit der Wasserstraßen erhoben. Der Streit wurde am Sonnabend den 12. Dezember 1925 vor dem Staatsgerichtshofe für das Deutsche Reich entschieden. Dem Lande Preußen hatten sich die Regierungen von Baden, Bayern, Sachsen und Hessen angeschlossen. Die Länder vertraten den Standpunkt, daß aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen die Verwaltung der Wasserstraßen durch Beamte des betr. Landes erfolgen müsse. Von Seiten des Reiches wurde ausgeführt, daß die bisherige Art der Verwaltung der Wasserstraßen durch die Behörden der einzelnen Länder zu großen Mißverhältnissen geführt habe. Sie bringe eine Menge Doppelarbeit und es sei auf diese Weise nicht möglich, irgendwelche Sparmaßnahmen durchzuführen. So seien vor allen Dingen die finanziellen Folgen sehr schwerwiegend. Es sei unmöglich, jedem der einzelnen Länder, die an den über 9000 km Wasserstraßen beteiligt seien, eine eigene Verwaltung zuzugestehen. Auf preußisches Gebiet fielen z. B. über 77 v. H. der gesamten Wasserstraßen, während Bayern nur 7,9 v. H., Baden 2 v. H. und Sachsen 1,3 v. H. Anteil an den Wasserstraßen habe. / Nach längerer Verhandlung wurde von dem Vorsitzenden des Staatsgerichtshofes, Reichsgerichtspräsident Dr. Simons, in diesem verfassungsrechtlichen Streit über die Durchführung der Reichswasserstraßenverwaltung folgendes Urteil gefällt:

„Das Reich ist berechtigt aber nicht verpflichtet, durch selbstgeschaffene Behörden die Verwaltung der Reichswasserstraßen durchzuführen. Artikel 97 der Reichsverfassung hat dem Reiche die Hoheit über die Wasserstraßen übertragen wollen. Daraus ergibt sich auch, daß das Reich die Verwaltungshoheit durchführen kann. Es können Zweifel bestehen, ob dies zweckmäßig ist, aber darüber hat der Gerichtshof nicht zu entscheiden gehabt. Es hat sich nur darum gehandelt, den Umfang der Rechte des Reiches zu begrenzen. Wieweit das Reich von seinem Recht Gebrauch machen wird, wird stets von der finanziellen Lage des Reiches abhängen. Natürlich kann das Reich durch besondere Staatsverträge sich mit den Ländern einigen und unter Umständen muß der Staatsgerichtshof auch in solchen Verträgen die letzte Entscheidung fällen."

Sachsen und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Am 17. Dezember 1925 stand im Sächsischen Landtag ein von Seiten der Deutschen Volkspartei eingebrachter Antrag zur Beratung:

Mit der Reichsregierung dahin übereinzukommen, daß die Länder reichsseitig mit der baulichen Verwaltung und mit dem Betriebe der Reichswasserstraßen beauftragt werden und daß das Reich demzufolge unter voller Wahrung aller Rechte von der Schaffung eigener Wasserstraßenbehörden des Reiches in Orts- und Länderinstanzen absieht.

Nach einem eingehenden Berichte des Ministerialdirektor Dr. Just, in dem auch die bekannte Entscheidung des Staatsgerichtshofes, wonach das Reich wohl berechtigt, aber nicht verpflichtet ist, durch selbstgeschaffene Behörden die Verwaltung der Wasserstraßen zu übernehmen, zur Sprache kam, wurde der Antrag in der Schlußberatung einstimmig angenommen.

Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1926. Im Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für 1926 steigert sich der Zuschuß-Bedarf um 17,1 Millionen Reichsmark. Neu erscheinen Einnahmen aus dem Betriebe der Werft „Saatsee" bei Rendsburg mit 1,1 Millionen Reichsmark. Die Ausgaben für die am 1. April 1921 auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen der Länder belaufen sich auf 49,1 Millionen Reichsmark, die allgemeinen Bewilligungen auf dem Gebiete des Luft- und Kraftfahrwesens auf 9,5 Millionen Reichsmark. Unter den einmaligen Ausgaben, die sich auf insgesamt 49,2 Millionen Reichsmark belaufen, erscheinen, wie gewöhnlich, eine große Anzahl von Teil- und Restbeträgen für Bauten, sowie eine Reihe von Neueinsetzungen zum gleichen Zwecke.

Der 14. Internationale Schiffahrtskongreß in Kairo. Der im Jahre 1885 auf Anregung deutscher Wissenschaftler gegründete „Internationale Ständige Verband für Schiffahrts-Kongresse", der im Laufe der Jahrzehnte eine unbestrittene große Bedeutung für die Entwicklung der Binnenschiffahrt erlangt und dessen letzte Tagung bekanntlich im Jahre 1923 in London unter Ausschluß der Vertreter Deutschlands und seiner ehemaligen Verbündeten stattgefunden hat, wird, wie wir erfahren, im November oder Dezember d. Js. in Kairo wieder zusammentreten. Zum Präsidenten des 14. Kongresses ist der Ministerpräsident von Aegypten, Ahmed Ziwer Pascha ernannt worden. Als Vicepräsident wird Ismail Syrry Pascha und als Generalsekretär Joseph Cattaui Pascha walten. / Auf dem Programm des Kongresses stehen folgende Fragen:

I. Abteilung: Binnenschiffahrt:
- 1. Frage: Die in Theorie und Praxis erzielten Fortschritte
  - a. beim Bau von Staudammanlagen,
  - b. bei Verwendung von Einrichtungen zur Wasserableitung,
  - c. bei Arbeiten zur Stromregulierung.

2. Frage: Technische und wirtschaftliche Ausnutzung der Schiffahrtsstraßen, Transportorganisation, Schiffahrtgeräte, Einnahmen und Erträge jeder Art, Abgaben, Brückengelder, Tarife, elektr. Kraft, Bewässerung usw.

II. Abteilung: Seeschiffahrt:

1. Frage:
   a. Kais mit großer Tiefe an Meeren ohne Ebbe und und Flut, Herstellungskosten,
   b. Wellenbrecher oder Dämme in Meeren ohne Ebbe und Flut, Herstellungskosten,
2. Frage: Fischereihäfen. Gesamtanlage und Anordnung bei ihrer Errichtung.

Ueber folgende Punkte werden besondere Mitteilungen gemacht werden:

I. Binnenschiffahrt:

1. Mitteilung: Anordnung, Größe, Bewirtschaftung und Ausrüstung der Binnenhäfen. Anschluß an das Eisenbahnnetz. Zollmaßnahmen und sanitäre Maßnahmen. Abwehr der Eisgefahren.
2. Mitteilung: Die in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen zur Herabsetzung der Feierstunden auf den Kanälen und kanalisierten Flüssen.

II. Seeschiffahrt:

1. Mitteilung: Bedeutende Seeschiffahrtskanäle und ihre hauptsächlichen Größen. Erhaltung der Tiefe. Verkehrsstatistik.
2. Mitteilung: Empfang und Lagerung flüssiger Brennstoffe. (Metall- und Betonbehälter) Vorkehrungen gegen Feuersgefahr. Verteilung der flüssigen Brennstoffe in den Häfen.
3. Mitteilung: Intensives Saugbaggern, namentlich in unruhiger See.

Deutschland, das früher führend bei den internationalen Schiffahrtskongressen mitwirkte, hat eine Einladung zu dem Kongreß in Kairo bislang noch nicht erhalten. Solange dies nicht der Fall ist, wird es sich an der Bearbeitung der Fragen und Mitteilungen nicht beteiligen. Mag sein, daß der heute bei der Diskussion zwischenstaatlicher politischer und wirtschaftlicher Fragen so oft zitierte „Geist von Locarno" auch im Gebiete des internationalen wissenschaftlichen Verkehrs bald Eingang findet und die Vertreter der Wissenschaft der ganzen Welt in Kairo zur gemeinsamen Arbeit versammeln wird. Jedenfalls liegt es heute beim Auslande, den deutschen Vertretern die Hand zu reichen und sie in ehrenvoller Weise zum Wiedereintritt in den „Internationalen Ständigen Verband für Schiffahrtskongresse" einzuladen.

Privatrechtliche Fragen der Binnenschiffahrt. In Straßburg hat eine Kommission des Völkerbundes getagt, die sich mit den Fragen des Privatrechts in der Binnenschiffahrt zu beschäftigen hatte. Die erste Session dieser Kommission hat nach viertägiger Verhandlung am 14. mit der Aufstellung eines an die Regierungen zu sendenden Fragebogens geendet, der sich auf die drei Fragen der Nationalität, der Besitzverhältnisse und der Landung erstreckt. Der russische Jurist Malinin legte einen Entwurf für einen Fragebogen über die Kontrakte und Arbeitsverhältnisse der Angestellten vor.

Internationale Eichkonferenz. Die Konferenz in Paris zur Vereinheitlichung der Eichbestimmungen in der Binnenschiffahrt hat ihre Arbeiten beendet. Es ist zum Abschluß einer Vereinbarung zwischen den mitteleuropäischen Staaten gekommen, die unter dem Vorbehalt gewisser Bestimmungen ein einheitliches Eichverfahren für Binnenschiffe innerhalb Europas unter gegenseitiger Anerkennung der Eichausweispapiere vorsieht. Das Abkommen ist bereits von den Bevollmächtigten einer Reihe von Staaten unterzeichnet worden.

Vereinigung Deutscher Hafenverbände. Unter der Leitung des Oberbürgermeisters Dr. Külb, Mainz, wurde am 18. Januar 1926 im Rathaus zu Berlin eine Vereinigung Deutscher Hafenverbände gegründet. Sie besteht aus dem Hafenverband des Rheinstromgebietes und seiner Anschlußwasserstraßen, dem Hafenverband des Elbstromgebietes sowie dem Verband der östlichen Binnenhäfen. Die neugedründete Vereinigung bezweckt die gemeinsame Vertretung der Interessen der bezeichneten Verbände. Der Vorsitz und die Geschäftsführung bleiben bis auf weiteres in der Hand des Rheinhafenverbandes.

Verlegung des Sitzes der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission. Infolge der Räumung der ersten (Kölner) Besatzungszone durch die all. Truppen wird die Commission Interalliée de Navigation de Campagne (C. I. N. C.) = Interall. Feld (Binnen) Schiffahrts-Kommission am 18. Januar 1926 nach Mainz verlegt. Ab 20. Januar 1926 werden sich auch die Diensträume des Deutschen Delegierten der Interall. Binnenschiffahrts-Kommission in Mainz, Rheinstr. 76 befinden.

Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel—Bodensee. Die Studien für die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel—Bodensee haben seit den letzten Beschlüssen der Badisch-Schweizerischen Rhein-Kommission eine Förderung erfahren. Baden hat seine Studien im Abschnitt Basel—Eglisau abgeschlossen. Auch das in dem Gesamtplan einbezogene Bodensee-Regulierungsprojekt, vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft bearbeitet, ist fertiggestellt, sodaß die wichtigsten Verhandlungsgrundlagen für die Staaten bereit liegen. Noch nicht so weit gefördert sind die Arbeiten im Zwischenstück Eglisau—Schaffhausen, wenn auch hier eine bedeutende Klarstellung schwierigster Fragen stattgefunden hat. Zwei Aufgabengruppen sind noch nicht gelöst; die Umgebung der Thur-Mündung und die Zusammenlegung oder Trennung der Stufen Rheinfall und Schaffhausen. Für die Thur-Mündung sind ergänzende Untersuchungen und Arbeiten an die Projektverfasser vergeben worden und in nächster Zeit darf auch hier die Beantwortung der Fragen erwartet werden, ob an dieser Stelle eine Regulierung möglich ist. Schwieriger gestaltet sich die Lösung beim Rheinfall Schaffhausen.

Englands Interesse an der Rheinschiffahrt. Der Handels-Sachverständige Englands in der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, J. G. Broodbank, äußerte sich den „Düsseldorfer Nachrichten" zufolge in einer der letzten Sitzungen der Kommission in Straßburg über die britischen Interessen an der Rheinschiffahrt dahingehend, daß das englische Interesse an der Verbesserung des Rheins, besonders in seinem oberen Laufe, nicht oft und laut genug betont werden könne. Nicht allein im Hinblick auf den Handel mit der Schweiz, sondern auch mit Süddeutschland, Oesterreich, Italien und den neuen Staaten, die östlich dieser Länder liegen, ist der Wasserweg für England von Bedeutung. Die Fracht für die etwa 828 km lange Strecke von Rotterdam nach Basel betrage im Durchschnitt nicht mehr als 12 Schweizer Franken die Tonne, einschließlich aller Hafen- und Umschlagskosten. Wenn man also die Rheinschiffahrt besonders fördern wolle, so soll man auf einen direkten Schleppverkehr zwischen den östlichen englischen Häfen und Basel hinarbeiten. Die Ersparnisse, die bei diesem Wege für den englischen Handel erzielt würden, durch Vermeidung der Umladung, seien von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Zum Aachener Kanalprojekt. Im Preußischen Landtag wurde am 7. Dezember 1925 (durch den Abgeordneten Harsch) folgende Anfrage eingereicht:

„Dem Aachener Wirtschaftsgebiet droht in den nächsten Jahren eine ernste Katastrophe. Wenn nicht rechtzeitig geeignete Maßnahmen ergriffen werden, so wird insbesondere der Aachener Steinkohlen-Bergbau unter der immer stärker werdenden Konkurrenz der benachbarten, unter wesentlich günstigeren Bedingungen arbeitenden Kohlenreviere Hollands und Belgiens erdrückt. / Der holländische Steinkohlenbergbau hatte 1913 eine Förderung von 1,8 Millionen Tonnen; während bis 1921 die Förderung auf erst 3,9 Millionen Tonnen gestiegen war, zeigt sich seitdem eine wesentlich schnellere Entwicklung, die 1924 bereits zu einer Jahresförderung von 6,1 Millionen t führte. Für 1925 wird diese auf über 7 Millionen t geschätzt. / Der belgische Steinkohlen-Bergbau in der benachbarten Campien, der erst nach dem Kriege erschlossen wurde, weist z. Zt. bereits eine Jahresförderung von 1 Million t auf. Die dortigen Anlagen sind mit den modernsten Mitteln der Technik ausgestattet und entsprechen in ihren Ausmaßen allen Anforderungen, die heute fachtechnisch und wirtschaftlich gestellt werden. Es ist dort in den nächsten Jahren mit einer Jahresförderung von 6 Millionen Tonnen zu rechnen, die sich aller Voraussicht nach in verhältnismäßig kurzer Zeit noch stark steigern wird. / Die erste Folge dieser Verhältnisse ist, daß der freie Absatz von Aachener Steinkohlen nach Holland und Belgien fast auf Null herabgedrückt wurde. Die weitere Folge wird sein, daß auch in den anderen Absatzgebieten die Aachener Steinkohle mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen bekommt. Dies trifft die Aachener Steinkohle umsomehr, weil die Eisenindustrie des Bezirks fast völlig daniederliegt. / Der Absatz nach Süddeutschland ist der Aachener Steinkohle sehr erschwert durch ungleiche Frachtsätze; diese stellen sich zum Rhein einschließlich Umladegebühr für die Aachener Kohle auf 4,68 Mk., für die Ruhrkohle auf 2,55 Mk. je Tonne, sodaß zu Ungunsten der Aachener Kohle eine Differenz von 2,13 Mk. je Tonne gegenüber 0,50 bis 0,60 Mk. in der Vorkriegszeit vorliegt. Es ist dies die Folge der wirtschaftlich unverständlichen Tarifpolitik der Reichsbahn. / Trotzdem der holländische Bergbau seine Kohle z. Zt. per Eisenbahn nach Rotterdam zum Umschlag bringt,

kann er infolge der günstigen Eisenbahntarife in Holland die Aachener Kohle in Mannheim um 2 Mk. je Tonne unterbieten. Die Sachlage wird sich wesentlich ändern, wenn in 1—2 Jahren das holländische Kanalnetz (mit Ausnahme des Julianakanals) ausgebaut ist. Schon dann kann die holländische Kohle mit 3—4 Mk. die Tonne billiger nach Mannheim gelangen. Nach Vollendung des Juliana-Kanals (in etwa 5 Jahren) wird die Lage für den holländischen Bergbau noch erheblich günstiger. Infolge des vorhandenen vorzüglichen Kanalnetzes hat die belgische Steinkohle ähnlich günstige Frachtbedingungen. / Die dem Aachener Wirtschaftsgebiet drohenden Gefahren können nur durch rechtzeitige Schaffung einer Wasserstraße zum Rhein abgewendet werden. / Wir fragen deshalb an: Ist die Staatsregierung bereit, das für das Aachener Wirtschaftsgebiet vorliegende Kanalprojekt mit Nachdruck zu fördern und in diesem Sinne auf die Reichsregierung einzuwirken? Ist die Regierung ferner bereit, sich dafür einzusetzen, daß der Aachener Steinkohle erträgliche Frachtsätze von der Reichsbahn zugestanden werden?"

Der Preußische Handelsminister hat — nach dem amtlichen Preußischen Pressedienst — die Anfrage dahingehend beantwortet, daß die Preußische Staatsregierung in der Erkenntnis und Würdigung der schwierigen Lage des Aachener Wirtschaftsgebietes der Reichsregierung gegenüber für die Prüfung des Planes der Herstellung einer Wasserverbindung von Aachen nach dem Rhein eintreten und gegebenenfalls den Plan fördern wird. Sie sei ferner bereit, bei der Reichsbahn für eine erträgliche Gestaltung der Frachtsätze für Steinkohle einzutreten. Vorher seien jedoch die tariflichen Wünsche genau zu bezeichnen, damit sie eingehend geprüft werden können.

Der Neckar-Kanal im Württembergischen Landtag. Der Württembergische Landtag beriet am 19. Dezember 1925 den Gesetzentwurf über eine weitere Leistung von 2,8 Millionen Mark durch den Staat an die Neckar-Aktiengesellschaft für den Bau des Neckar-Kanals. Es kam zu einer lebhaften Aussprache, da sich ein Teil der Rechten und auch die Sozialdemokratie gegen den Entwurf wandte. Die erstere wies darauf hin, daß sie von jeher Gegnerin des Kanals gewesen sei, der letzteren wurde vorgeworfen, daß sie ihr eigenes Werk verleugne und daß es ihr mit der Bereitstellung von Notstandsarbeiten und mit der Sorge für die Erwerbslosen nicht ernst sei, wenn sie jetzt gegen den Kanal stimme. Bei der Schlußabstimmung wurde der Gesetzentwurf mit 36 Stimmen des Zentrums gegen 7 Stimmen der Rechten bei 15 Stimmenthaltungen der Sozialdemokraten und Kommunisten angenommen. Damit sind die Wirtschaftskreise Süd-Westdeutschlands, die seit langen Jahren in zäher Arbeit ihr Ziel, den Ausbau der südwestdeutschen Wasserstraßen zu leistungsfähigen Verkehrsträgern, verfolgen, an ihrer Spitze der Südwestdeutsche Kanalverein und die Württembergischen Handelskammern, eine beachtenswerte Etappe vorwärts gekommen.

Das Neckarwehr in Heidelberg. Im Zusammenhang mit der Kanalisierung des Neckars für die Großschiffahrt ist das Projekt einer Schleusen- und Wehranlage bei der altbekannten Hirschgasse in Heidelberg mit Rücksicht auf die Schönheit des Orts- und Landschaftsbildes vielfach besprochen worden. Für die Ausführung der Bauten hatte die Neckar-A.-G. ein Preisausschreiben erlassen. Von den eingereichten Entwürfen haben die der Friedrich Krupp Gruson-Werke in Magdeburg-Buckau und der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in Mainz-Gustavsburg 2 erste Preise erhalten. Bei beiden Entwürfen ist eine Verbindung von Wehr und Brücke, da für das Landschaftsbild schädigend, vermieden worden.

Saale-Talsperren und Mittelland-Kanal. (Entscheidung des Staatsgerichtshofs für das Deutsche Reich.) In dem Streit des Deutschen Reiches gegen das Land Thüringen über den Ausbau der Talsperren in der oberen Saale hat der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich in Leipzig nunmehr entschieden. Das Reich hatte um die Feststellung ersucht, daß die Saale-Talsperrung als Nebenanlage des Mittelland-Kanales der Ausbau-Hoheit des Reiches unterliege, daß das Land Thüringen nicht berechtigt sei, dem Vorhaben des Reiches zu widersprechen und daß das Reich die Enteignungsbefugnis habe. Der Staatsgerichtshof hat demgegenüber entschieden, daß nach dem geltenden Recht die Saale-Talsperren nicht als Zubehör des Mittelland-Kanales gelten können. Der Bau dieser Talsperren gehöre deshalb nicht zum Ausbau der Reichswasserstraßen im Sinne der Reichsverfassung. Demgemäß habe das Reich dafür auch nicht das Enteignungsrecht, vielmehr gelte hier das Landesrecht.

Aufbau der Reichswasserstraßen-Verwaltung in Hamburg. Der Senat verkündet das nachstehende, von der Bürgerschaft beschlossene Gesetz. / § 1. Für die Durchführung der einstweiligen Verwaltung der Reichswasserstraßen durch die mittleren und unteren Behörden Hamburgs gemäß § 11 des Staatsvertrages, betreffend den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich (Reichsgesetzblatt 1921, S. 961), werden eine Wasserstraßendirektion und unter dieser die erforderlichen Wasserstrassenämter und Schiffahrtsämter errichtet. Die Wasserstraßendirektion, die Wasserstraßenämter und die Schiffahrtsämter sind Behörden im Sinne der hamburgischen Gesetze. / § 2. Insoweit nach § 11 des Staatsvertrages die Verwaltungszuständigkeiten des Senats bestehen geblieben sind, untersteht die Wasserstraßendirektion dem vom Senat bestellten Staatskommissar für Reichswasserstraßenangelegenheiten. Der Staatskommissar ist für die Verhängung von Ordnungsstrafen, für die Beschlußfassung über die Eröffnung des Disziplinarverfahrens und für die vorläufige Dienstenthebung hinsichtlich der Beamten der Wasserstraßendirektion, der Wasserstraßenämter und der Schiffahrtsämter zuständig (§§ 6, 11 und 29 des Disziplinar- und Pensionsgesetzes über die nichtrichterlichen Beamten vom 7. Januar 1884, in der Fassung des Gesetzes vom 25. Februar 1910, Amtsblatt S. 168). / Der Staatskommissar ist befugt, von dem gesamten Schriftwechsel der Wasserstraßendirektion mit dem Reichsverkehrsministerium Kenntnis zu nehmen und sich über beabsichtigte und in Ausführung befindliche wichtige Maßnahmen des Strombaues und des Betriebes zu unterrichten. Die Wasserstraßendirektion hat schon bei der Vorbereitung solcher Maßnahmen dem Staatskommissar Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. / § 3. Die Wasserstraßendirektion besteht aus einem Direktor und der erforderlichen Zahl von Mitgliedern. / Dem Direktor oder seinem Stellvertreter liegt die gerichtliche und außergerichtliche Vertretung des Reiches ob. Urkunden, die das Reich gegen Dritte verbinden sollen, und Vollmachten müssen von dem Direktor oder seinem Stellvertreter und einem zweiten Mitglied der Wasserstraßendirektion unterschrieben und mit dem Dienstsiegel versehen sein. / § 4. Die Wasserstraßenämter und die Schiffahrtsämter stehen unter Leitung je eines Vorstandes, dem die erforderlichen Beamten beigegeben werden. / § 5. Die Verwaltung der Strom- und Schiffahrtspolizei liegt der Wasserstraßendirektion ob. Ihr stehen die im § 20 a des Gesetzes über das Verhältnis der Verwaltung zur Rechtspflege vom 23. April 1879 in der Fassung des Gesetzes vom 8. Oktober 1923 vorgesehenen Befugnisse zu. / Strom- und Schiffahrtspolizeibehörden sind das Schiffahrtsamt Cuxhaven und das Wasserstraßenamt Hamburg für ihre Bezirke. Sie üben die Strom- und Schiffahrtspolizei durch ihre als Wasserpolizeibeamte bestellten Beamten und Angestellten aus. Auf diese findet die Vorschrift im § 152 des Gerichtsverfassungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. März 1924 Anwendung. Der Erlaß von Anordnungen gemäß § 19 des Gesetzes, betreffend das Verhältnis der Verwaltung zur Rechtspflege, vom 23. April 1879 in der Fassung des Gesetzes vom 8. Oktober 1923 erfolgt durch den Vorstand des zuständigen Schiffahrts- oder Wasserstraßenamtes. / § 6. Insoweit nach § 11 des Staatsvertrages die Behörden des Landes Hamburg bei der Ausübung der Tarifhoheit mitzuwirken haben, ist dafür die Wasserstraßendirektion zuständig. / § 7. Die §§ 8 und 10 des Revidierten Gesetzes über die Organisation der Verwaltung vom 2. November 1896 finden keine Anwendung. / § 8. Der Senat bestimmt das zur Ausführung dieses Gesetzes Erforderliche.

Internationale sozialpolitische Uebereinkommen für Oder und Elbe. Die am 18. Dezember 1925 zur Ausgabe gelangte Nr. 55 des R. G. Bl. Teil II enthält: Die Bekanntmachung, betreffend das am 15. Dezember 1924 in Prag unterzeichnete Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Tschechoslowakischen Republik über die Regelung der Arbeits- und Dienstverhältnisse und über die Sozialversicherung der Besatzung von Schiffen, die auf der Oder verkehren und von Deutschland an die Tschechoslowakei abgetreten worden sind, vom 7. Dezember 1925, und die Bekanntmachung, betreffend das am 15. Dezember 1924 in Prag unterzeichnete Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reiche und der Tschechoslowakischen Republik über die Regelung der Arbeits- und Dienstverhältnisse und über die Sozialversicherung der Besatzung von tschechoslowakischen Schiffen, die auf der Elbe verkehren, vom 7. Dezember 1925.

Der Preußische Landtag und das Ottmachauer Staubecken. Der Preußische Landtag hat in seiner 109. Sitzung am 15. De-

zember 1925 beschlossen, das Staatsministerium zu ersuchen:
1. Auf die Reichsregierung einzuwirken, daß im Jahre 1926 mit den Vorarbeiten zum Bau des seit 2 Jahrzehnten geplanten, im Interesse der Oderschiffahrt und der Hebung der Landeskultur (bessere Stromversorgung der Industrie und Landwirtschaft in Mittel- und Oberschlesien) notwendigen Staubeckens von Ottmachau begonnen wird.
2. In den Verhandlungen mit der Reichsregierung und durch Vorlage eines Gesetzentwurfes eine anderweitige Ansetzung der im künftigen Talsperrengebiet von Ottmachau abzusetzenden Landwirte unter möglichst gleichen Produktions- und Erwerbsmöglichkeiten vorzubereiten.
3. Die Ausführung des Planes des Ottmachauer Staubeckens, die ausschließlich preußischen Landesteilen zugute kommen wird, in jeder geeigneten Weise zu unterstützen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Das Schicksal der abgelieferten deutschen Rheinkähne. Die Pariser Zeitschrift „Les Transports" berichtet in einer ihrer letzten Nummern über die endgültige Regelung der bisher schwebenden Frage über die Verwendung der früheren deutschen Rheinkäne. Hiernach hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Direktor des Office National de Navigation ermächtigt, mit den französischen Rheinschiffahrts-Unternehmungen einen Abtretungsvertrag über die von Deutschland in Erfüllung des Artikels 357 des Versailler Vertrages an Frankreich abgelieferten Rheinschiffe zu unterzeichnen. Es handelt sich hierbei um Kahnraum von insgesamt 248 900 t, der auf folgende vier französische Gesellschaften verteilt worden ist: La Société Francaise de Navigation Rhénane; Le Comptoir Rhénan de Transports Fluviaux, Le Rhin und La Société Alsacienne de Navigation Rhénane. / Der Verkaufspreis pro Tonne war ursprünglich mit 120 Francs vorgesehen und ist nunmehr endgültig auf 140 Francs festgesetzt worden. Der Betrag ist jedoch in zwei Teile zerlegt. Die erste Hälfte mit 63 Francs per Tonne ist in 7 gleichen Jahresraten von 9 Frs. per Tonne zu bezahlen, von welchen die erste Rate innerhalb 8 Tagen nach Vertragsunterzeichnung, die weiteren Raten alljährlich am entsprechenden Jahrestage fällig werden. Der rückständige Teil ist zu verzinsen mit dem amtlichen Discont-Satz der Bank von Frankreich, zuzüglich ½ v. H. / Die zweite Hälfte mit 77 Frs. ist lediglich zu bezahlen, sofern die betreffende Reederei einen bestimmten Mehrgewinn in einem Geschäftsjahr erzielt hat. Die Reederei hat zunächst ihre Unkosten zu decken, angemessene Abschreibungen zu machen, ihre Tantiemen und Gratifikationen zu bezahlen und auch den Aktionären eine angemessene Dividende zu vergüten. Der alsdann verbleibende Ueberschuß ist zur Hälfte zwischen dem französischen Staat und der Reederei aufzuteilen. Mit der Hälfte dieses Mehrgewinns wird diese 2. Quote von 77 Frs. per Tonne im Laufe der Jahre abgetragen. Auch diese zweite Hälfte von 77 Frs. ist zu dem normalen Discontsatz der Bank von Frankreich zuzüglich ½ v. H. zu verzinsen. Jeder Gesellschaft steht es jedoch frei, sich jederzeit ihrer Schuld durch Zahlung des dem Staate zukommenden Betrages zu entlasten. Diese Entscheidung bringt eine klare Lage in die französischen Rheinschiffahrts-Verhältnisse, die bislang nur provisorisch geregelt waren.

Betriebsstörungen in der französischen Binnenschiffahrt. Das französische Schiffahrts-Organ „Journal de Navigation" beklagt sich über die zunehmende Häufigkeit der Betriebsstörungen seit dem vergangenen Sommer und zählt eine ganze Anzahl von Dammbrüchen, Schleusenunfällen und Schiffshavarien auf, die jeweils für kürzere oder längere Zeit die Schiffahrt lahmgelegt haben. Neuerdings ist der Damm von Guerbecues gebrochen, wodurch der Schiffahrtsbetrieb zwischen Calais—Dünkirchen und dem Kohlengebiet unterbrochen worden ist. Das Blatt gibt die Schuld an den häufigen Störungen dem Umstande, daß die Ueberwachung ungenügend, der Personalbestand zu beschränkt und die Unterhaltungskredite zu klein seien.

Reparationslieferungen für den Ausbau französischer Häfen. Die Vereinigung zum Schutze der Interessen der großen französischen Hafenstädte hat vor einigen Wochen in Paris nach Referaten des ehemaligen Handelsministers Chaumet und des ehemaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten Le Trocquer einstimmig eine Resolution angenommen, in der die französische Regierung aufgefordert wird, die Verpflichtung Deutschlands zu Reparationsleistungen in Natur mehr als bisher in den Dienst des Ausbaues der großen französischen Häfen zu stellen. In der Resolution heißt es u. a.: Ausgehend von der Erwägung, daß die Durchführung des Dawes-Planes bedingt ist von der Lösung des Problems der Transferierung der von Deutschland geschuldeten Beträge und daß eines der sichersten Mittel des Transfers in der weitgehenden Nutzbarmachung der Naturalleistungen besteht, gibt die Versammlung dem Wunsche Ausdruck,
1. daß die französische Regierung die durch den Dawes-Plan gebotenen Möglichkeiten in den Dienst des Ausbaues und der Vergrößerung der französischen Häfen, sowie der Verbesserung ihrer technischen Einrichtungen stelle,
2. daß sie zu diesem Zwecke den interessierten Städten genügend bewegliche und liberale Zahlungsbedingungen stelle und
3. daß sie keine Ausnahme mehr zulasse, von dem Reglement, daß für die deutschen Lieferungen auf Reparationskonto an den Staat oder öffentliche Unternehmungen völlige Zollfreiheit vorsieht.

Der Hafenverkehr Straßburgs im Jahre 1925. „La Republique" gibt sich am 1. I. 1926 folgenden Betrachtungen hin: Das Jahr 1925 geht zu Ende, ohne eine wesentliche Verkehrszunahme gegenüber 1924 zu bringen und es zeigt sich immer mehr, daß der eigentliche Warenverkehr, wenn man den Kohlenverkehr in Abzug bringt, sehr vernachlässigt wird, weil es eben — es muß endlich mal gesagt werden — in Frankreich Elemente gibt, die unserem Hafen Feind sind; das sind zunächst die Privat-Eisenbahngesellschaften und die Seehäfen wie Le Havre und Dunkerque. Das haarsträubendste ist aber, daß man bei uns die Surtaxe d'Entrepot in Anwendung bringt, die zum Schutz der französischen Häfen dienen soll, gerade als ob Straßburg kein französischer Hafen wäre. Wenn auch der Import via Anvers per Rhein geduldet wird, so ist dies an so viele Verklausulierungen geknüpft — so darf eine ganze Serie Artikel nicht in die benachbarten Departements versandt werden —, daß die Rheinroute immer mehr und mehr von Kolonialwarenhändlern usw. vernachlässigt wird. Die Verkehrsziffern sind ein deutlicher Beweis hierfür. Alles Vertuschen hilft nichts, denn die Art und Weise, wie die Surtaxe d'Entrepot-Frage seinerzeit geregelt wurde, war ein grober Fehler, gegen den wir bei jeder Gelegenheit protestieren. / Selbst das Ausland hat sich mit der Frage beschäftigt; Beweis: der Hines'sche Bericht an die „Société des Nations". Es dürfte für Frankreich noch manche internationale Schwierigkeit dadurch entstehen, wenn man sich darauf versteift, den Straßburger Hafen als Paria zu behandeln und die Surtaxe d'Entrepot nicht für alles, was via Straßburg nach dem inneren Frankreich transitiert, vollkommen verschwinden macht. Es ist ein Skandal, daß man zum Schutz französischer Häfen einen anderen französischen Hafen schädigt, oder ist derselbe nicht als „voll" angesehen? Dann sage man es offen heraus und man wird die Konsequenzen ziehen, so darf und kann es nicht weiter gehen. Wenn gewisse Elemente geglaubt haben, wir würden uns durch den Kohlenverkehr verblüffen lassen, so haben dieselben sich eben getäuscht.

Oberitalienische Wasserstraßenpläne. In der Frage der oberitalienischen Wasserstraßenpläne hat der „Consiglio superiore dei lavori pubblici" eine wichtige Entscheidung getroffen, indem er am 14. Oktober vorigen Jahres das Konzessionsgesuch um Erbauung des Armes Adda—Oglio—Mincio—Po, also die Verbindung zwischen Beramo und Brescia ablehnte. Dieser Arm bildet das Kernstück des geplanten Pedemontano-Kanals, der nach einer Veröffentlichung des Baukomitees in folgende Abschnitte zerfallen sollte:
1. Der erste Arm sollte von Turin bis ins Biellesische und Novaresische und bis zum Lago Maggiore reichen. Er würde seine Häfen in Turin, im Biellesischen und in Novara haben und im Lago Maggiore enden und dadurch die bereits bestehenden Häfen von Pallanza, Intra, Laveno, Luino und Locarno mehr zur Geltung bringen. Am Lago Maggiore würden große Umladehäfen für die Simplon- und Gotthardlinie entstehen, welche dazu bestimmt wären, den Pedemontano-Kanal mit dem Netz der europäischen Kanäle, die am Vierwaldstätter See und am Genfer See anfangen, sowie mit der geplanten Greinabahn zu verbinden.
2. Ein zweiter Arm würde vom piemontesischen Kanal ausgehen und die Provinz Mailand durchqueren; es würden dadurch Häfen für das große Industriezentrum Gallarate, Busto Arsizio und Legnano, für Saronno und Desio, für Monsa, für Trezzo und endlich ein großer Hafen für die Stadt Mailand entstehen. / Von diesem Mailänder Kanal aus würde ein direkter Arm nach dem Comersee führen, der die Regulierungswerke der Adda bis zum Ableitungskanal des Sees sowie die Regulierungswerke des Sees

selbst in Lecco umfassen würde. Dieses System schließt die Häfen von Vimercate, Lecco, Como und Novate—Mezzola ein, welche als Umladehäfen für die zukünftige, bis zum Bodensee führende Splügenbahn dienen sollen. In Colico würde der Umladehafen für die projektierte Stilfserjochbahn errichtet werden.

3. Von der Adda bis zum Mincio entwickelt sich der Bergano—Brescia-Kanal, der außerdem die Regulierungswerke des Iseo-Sees mit einem Haupthafen für den Handel des Camonica-Tals umfassen würde.
4. Von der Kommunalverwaltung in Verona ist ferner daß Projekt eines Kanals ausgearbeitet worden, der von Mincio bis Verona gehen und im Hafen von Verona enden würde und den die interessierten Provinzen bis Vicenza, Padua und Venedig verlängern möchten.
5. Das Projekt für die Regulierung des Gardasees umfaßt außer der Schaffung einer Schiffahrtslinie vom Gardasee bis Foce Mincio auch die Regulierung der Garda und die Urbarmachung der Provinz Mantua. / Der große Haupthafen, der in Riva di Trento entstehen wird, würde wirksame Entwicklungsmöglichkeiten für den Handel mit dem Trentino bieten, indem er die reichen Landstriche des Trentino zur Geltung bringen und sie in den Stand setzen würde, den Schwerpunkt ihres Handels, der früher nach Norden ging, nach dem eigenen Lande zu verlegen".

Für die Verwerfung des Projektes, das schon einmal durch die Regierungskommission zum Studium der mit der Schiffbarmachung des Po zusammenhängenden Fragen abgelehnt worden war, hat das Verkehrsministerium folgende Gründe angegeben: Technische Mängel, Unzulänglichkeit des Geldbeschaffungsplanes und vor allem die Tatsache, daß der Kanal ganz erheblich die Bewässerungswirtschaft der Lombardei stören, d. h. der Landwirtschaft die bisherigen Möglichkeiten der Bewässerung nehmen würde und die Zerstörung bestehender wichtiger Verkehrswege zur Folge hätte. Mit dieser Entscheidung kann das Projekt vorläufig als begraben gelten. Ob aber die Befürworter der auch von der jetzigen Regierung gewünschten Po-Regulierung bald ihr Ziel erreichen werden, ist bei der Finanzlage Italiens mehr als zweifelhaft.

Monatsbericht aus den Donauländern.

Oestereich geht daran, einen neuen leistungsfähigen Donauhafen in Krems anzulegen, der ein Umschlagsplatz für die Transportgüter seines wertvollen niederösterreichischen Hinterlandes werden und zugleich den Wiener Hafen entlasten soll. Die Vorarbeiten des rührigen „Hafenbaukomitees Krems" sind bereits ziemlich weit fortgeschritten. Gemeinsam mit dem Wasserwirtschaftsverband der Oesterreichischen Industrie hat das Hafenbaukomitee auch beschlossen, Oesterreich durch eine Kollektivausstellung auf der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel (1. 7.—15. 9. 1926) zu vertreten.

Die Tschechoslowakei hat für den Ausbau der Donauhäfen Preßburg (Bratislava) und Komoru (Komaruo) ansehnliche Beträge ausgeworfen und im Interesse dieser Hafenplätze die Frachtsätze für Exportkohle von Mährisch-Ostrau an die Donau ermäßigt.

In Preßburg fand die Wintertagung der Internationalen Donaukommission (Cid) statt. Es wurden die Durchführungsbestimmungen für das am 1. Februar in Kraft tretende Donaustatut festgesetzt; ferner wurden Maßregeln beraten, welche die in allen Uferstaaten verschiedenen Bestimmungen über Viehtransporte wenn nicht vereinheitlichen, so doch zum mindesten in übersichtlicher Gesamtdarstellung den beteiligten Kreisen zugänglich machen sollen; weiter kam die Frage der internationalen Zuteilung von Beamten zur Cid. die Aufnahme von Lotseneleven in Orsova und die finanziell ungünstige Lage des Remorkördienstes der Cid im Eisernen Tor zur Sprache. Die Angelegenheit des Schiffahrts-Syndikats SHS hat infolge der schweren Vorwürfe, die der Verkehrsminister gegen die Syndikatsleitung erhoben hat, in Jugoslawien viel Staub aufgewirbelt. Das Syndikat ist nun aufgelöst worden, die private — serbische Schiffahrtsgesellschaft — (die bisher gemeinsam mit dem Staate das Syndikat gebildet hat) verzichtet auf den Passagierverkehr und wird nur Warentransporte durchführen. Jugoslawien hat eine staatliche Gesellschaft „Selbständige Flußschiffahrt" (Samostalna Recnck Plovidba) mit einem ab 1. Januar wirksamen Gesetze gegründet. Ihr Schiffspark besteht aus 94 Dampfern und 545 Schleppern.

Von den für Jugoslawien bestimmten 10 Millionen Goldmark aus Reparationszahlungen sind 2 Millionen für die Auszahlung der in Regensburg durchgeführten Schiffsreparaturen ausgeworfen worden.

Gleichfalls auf Reparationskonto sollte die deutsche Firma Kolinhoffen & Dinlinger nach einem im Jahre 1923 abgeschlossenen Vertrag für eine Donaubrücke von Belgrad nach Pancevo das gesamte Material liefern und die Brücke montieren. Infolge des Dawes-Planes und der Einstellung der Sachlieferung war dieser Vertrag gefährdet: da die jugoslawische Regierung fürchtete, die günstigen deutschen Bedingungen für diesen wichtigen Brückenbau zu verlieren, hat sie sich beeilt, die erforderlichen Mittel flüssig zu machen.

Um die Flußufer und ihre Umgebung vor Unterwaschung und anderen Wasserschäden tunlichst zu schützen, hat das jugoslawische Ackerbauministerium probeweise das interessante Angebot einer amerikanischen Gruppe angenommen, eine Bewaldung der Flußufer mit Schilf und Holzbäumen aus Samen zu bewirken.

Eine Regulierung der Save wird in der Gegend von Kupinovo in Angriff genommen und soll dank Zweiteilung des Flusses und Erbauung eines Kanals die Ueberschwemmungsgefahr beseitigen. Für die Schiffahrt von erheblicher Bedeutung ist auch die in Angriff genommene Regulierung der Drau auf der Strecke Esseg (Osijèk)—Ajmas.

Jugoslawische Wirtschaftskreise haben gegen die Erhöhung des Einfuhrzolles für Kohle Protest erhoben, da diese eine schwere Belastung der Schiffahrt bedeutet.

Rumänien plant eine großzügige Förderung seiner Donauhäfen, deren Leistungsfähigkeit und wirtschaftliche Lage stark zu wünschen übrig läßt. Durch ein neues Gesetz wird eine Autonomie der Häfen geschaffen werden. Die Häfen von Giurgiu (Giurgilvo) Braila, Galatz (ebenso auch Konstanza) werden unter Leitung einer für jeden Hafen gesonderten Direktion mit 6jähriger Mandatsdauer volle Verwaltungsautonomie erhalten. Die gemeinsame Zentralleitung wird ein oberster Hafenrat in Bukarest inne haben. Alle Häfen werden mit Maschinen desselben Systems ausgestattet, um die Instandhaltungskosten zu verringern und die Erlernung der Handhabung zu erleichtern. Der unrationelle, heute noch zumeist herrschende Zustand, das Ein- und Ausladen hauptsächlich durch Menschenkraft zu bewerkstelligen, wird tunlichst rasch beseitigt werden. Jeder Hafen soll eine internationale Frei-Zone erhalten, wozu noch einige einzelstaatliche Freizonen kommen werden. So beabsichtigt Rumänien, für Polen in seinen Häfen Freizonen einzuräumen, um im Kompensationswege die lange erwünschte Freizone im Danziger Hafen zu erhalten.

Dr. F. W.

Verstaatlichung der jugoslavischen Donauschiffahrt. Auf einen Dringlichkeitsantrag des Eisenbahnministers hin hat die Skupschitina beschlossen, die gesamte Donauschiffahrt zu verstaatlichen. Sie wird künftighin den Namen: „Freie Fluß-Schiffahrt" führen. Insgesamt werden rund 80 Dampfer und 600 Schlepper für den Staatsdienst übernommen. / Die jugoslavische Regierung krönt damit ihre seit Jahren geführten Bestrebungen, die Schiffahrt auf der Donau, der Save, der Theiß, der Drau und dem Begakanal in die eigenen Hände zu bekommen. Es handelt sich um 2 000 km Wasserstrecken, um den Transport von Personen, Gepäck, Waren und Post. Dem jetzt zu liquidierenden Schiffahrtssyndikat gehörten der Staat mit seinem eigenen Schiffspark, die serbische Schiffahrtsgesellschaft mit ihren Schiffsobjekten, private Schiffseigner usw. an. Während die serbische Schiffahrtsgesellschaft ihren Schiffspark im Werte von 4,7 Millionen Golddinar eingebracht hatte, bezifferte sich der Anteil des Staates am Schiffspark auf 29,8 Millionen Golddinar. Der Staat besaß somit 51 v. H. der Aktien sowie die einfache Mehrheit im Verwaltungs- und Aufsichtsrat des Syndikats. Jedoch schon bei der Syndikatsgründung im August 1923 wurde die staatliche Einflußnahme auf die Fluß-Schiffahrt mit der Begründung bemängelt, sie garantiere keine fachmännische Führung, schalte zudem nicht nur das auswärtige Kapital aus, sondern halte auch gediegene Wirtschaftskräfte des Inlandes fern.

Wasserstraßenbauten in Polen. Man hört neuerdings häufig von großen polnischen Wasserstraßenplänen. Bei der schwierigen Wirtschaftslage des Landes kann jedoch mit einer Verwirklichung derselben in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden. Polen verfügt aber auch schon heute über eine Reihe verhältnismäßig guter natürlicher Wasserstraßen und Kanäle, die vor allem für die Holzausfuhr von Bedeutung sind. Die wichtigste natürliche Wasserstraße, die Weichsel, hat jedoch von der neuen polnischen Republik so gut wie keine Fürsorge bislang erfahren. / Wie die Danziger Zeitschrift „Der Osten" in einer ihrer letzten Nummern zu berichten weiß, hat man in Polen im Jahre 1925 mit dem Ausbau eines Kanals begonnen, der während des Krieges — mitten im Kampfgebiet liegend — zu einem großen Teil zerstört worden war und dessen Ausbesserung daher verhält-

nismäßig große Kosten verursachte. Es ist dies der Oginski-Kanal, der die Jasjolda, die zum Dnipr führt, mit dem in den Memelstrom mündenden Flüßchen Schara verbindet. Der Oginski-Kanal ermöglicht es, Holz aus den waldreichen polnischen Ostgebieten zum Memelstrom zu flößen. Seine Wiederherstellung wurde in Angriff genommen, weil man mit einer baldigen Eröffnung der Transit-Flößerei auf dem Memelstrom rechnet. Der Kanal ist bedeutend vertieft worden, die zerstörten Schleusen wurden wieder hergestellt. Man hat ferner den Nebenfluß Schara, der auch noch in Polen liegt, weitgehend reguliert, sodaß ein guter Flößereiweg zum Memelstrom vorhanden ist. / Infolge der Angliederung des Wilna-Gebietes an Polen gehört das obere Gebiet des Memelstroms in beträchtlichem Umfange zu Polen. Namentlich ist es die alte Festung Grodno, die als Ausgangspunkt der Memelschiffahrt betrachtet wird. Im Hinblick auf eine Belebung der Holzflößerei auf dem Memelstrom hat Polen den Hafen von Grodno aufbauen lassen, namentlich eine größere Fläche für Holzflöße bereit gestellt, sodaß hierfür 9 000 qm Liegeplätze vorhanden sind. Auf polnischem Gebiete verkehren zwischen Grodno und dem großen Dorfe Lunna zwei Dampfer, die im Sommer einen lebhaften Passagierverkehr zu befördern haben. Das Holz aus diesen Gebieten kann jedoch vorläufig nicht den kürzesten Weg zur Ostsee nach Memel benutzen und wird deshalb durch den Augustowski-Kanal vom Memelgebiet zur Weichsel befördert. Der Augustowski-Kanal hat durch den Krieg ebenfalls gelitten, ist jedoch schon seit dem Jahre 1919 wieder in Benutzung. Da seine Schleusen nur 5½ m Breite haben, kann er nur von kleinen Fahrzeugen befahren werden. / Weiter hat man neuerdings kleinere Ausbesserungsarbeiten an dem Königs-Kanal vorgenommen, der schon seit 1876 besteht und vom Dnipr-Gebiet zu einem Nebenfluß des Bug, also zum Weichsel-Gebiet führt. Dieser 81 km lange Kanal ist verhältnismäßig gut schiffbar und hat auch weniger durch den Krieg gelitten als die anderen kleinen Kanäle. Neben kleinen Ausbesserungsarbeiten an den Nadelwehren und Vertiefungsarbeiten hat man namentlich die über den Kanal gelegten Brücken umbauen lassen, da sie zu niedrig angelegt waren. Polen trägt sich mit dem Gedanken, den Kanal mit einem Kostenaufwand von 8—10 Millionen Franken für größere Fahrzeuge auszubauen. Dies hätte aber nur dann einen Zweck, wenn vorher eine Regulierung der Weichsel und ihrer Nebenflüsse erfolgt. Ausbaupläne hat man im polnischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten für die obere Warthe und für den Narew und Bug hergestellt, wobei allerdings zunächst wohl nur an eine Verbesserung zum Zwecke der Flößerei gedacht ist.

Ein dänisches Kanal-Projekt. Am 11. Dezember 1925 beschäftigte sich der Reichstags-Ausschuß für Verkehrsangelegenheiten mit einem von deutschnationaler Seite eingebrachten Antrage. Es handelt sich dabei um Maßnahmen, eine Schädigung deutscher Interessen durch das neuerdings aufgetauchte dänische Projekt, den Liinfjord mit der Nordsee zu verbinden. Die Antragsteller sehen darin einen Versuch, den Verkehr auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu beschränken. Dieser neue Kanal würde den Weg um Skagen um etwa 65 Seemeilen verkürzen. Ein Regierungsvertreter erklärte demgegenüber, daß dieser Kanal keine Konkurrenz gegen den Kaiser-Wilhelm-Kanal bedeuten könnte, weil die Anfahrt nach der Nordseeseite dieses Kanals zu schwierig sei; er glaube, daß nur ein kleiner Fischereihafen nach der Nordseeseite gebaut werden könne und das für größere Schiffe doch der Weg um das Skagerak gewählt werden müsse, wenn man nicht den Weg durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal vorziehe. Es wurde dann auf die Tarifpolitik hingewiesen, die man vielleicht als Mittel benutzen könne, solche Gefahren abzuwenden. Dem wurde entgegengehalten, daß eine Senkung der Tarife auf dem Kanal nicht mehr angängig wäre, wohl aber könne eine Senkung der Elb-Lotsengebühren erwogen werden.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Liegegeld und Zeitverlust. Wenn die Lösch- oder Ladezeit überschritten wird, so ist nach dem Binnenschiffahrtsgesetz ein „Liegegeld" geschuldet (§§ 30, 49 B. Sch. G.). Das Liegegeld ist gesetzlich festgelegt, es kann aber abweichend durch besondere Vereinbarungen der Parteien oder durch die Behörde festgesetzt werden. Das letztere geschah bekanntlich z. B. seinerzeit, als der Frachtenausschuß für die Oder in Tätigkeit war, regelmäßig. Sehr oft hat auch auf Antrag das Oberpräsidium in Breslau das Liegegeld seinerseits festgesetzt. / Das Liegegeld hat aber noch eine andere Bedeutung. Eine schon recht alte Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg, welche in der offiziellen Sammlung in Band 6, Seite 359 abgedruckt ist, besagt darüber:

> „Da der Liegegeldsatz das von den beteiligten Schiffahrtskreisen für den Normalfall geschätzte Interesse des Schiffers an der Benutzbarkeit seines Kahnes darstellt, den Durchschnittssatz, der unter gewöhnlichen Verhältnissen mit einem solchen Kahn täglich vereinnahmt wird, so ist anzunehmen, daß auch in anderen Fällen, z. B. wenn der Schiffer den Kahn infolge einer von einem Dritten verschuldeten Reparatur oder bei Liegetagen während der Reise nicht benutzen kann, dieser Satz der Billigkeit entspricht und dem wahrscheinlichen Schaden am nächsten kommt."

Es geht aus diesen Ausführungen des Oberlandesgerichts Hamburg hervor, daß das „Liegegeld" nicht nur der Mindestschaden ist (für den es eines Nachweises nicht bedarf), wenn Lade- oder Löschzeit überschritten wird, sondern auch das Schadensminimum für jeden Zeitverlust ist, der aus irgend welchen Gründen geltend gemacht werden kann, also z. B. bei einer Verzögerung der Reise, Havariebau. Schadenersatz kann aber nur beansprucht werden, wenn der Schaden auf Verschulden einer dritten Person beruht, wie beispielsweise, wenn eine Order zu spät oder gar nicht erfolgte, wenn durch eine von einem Dritten verschuldete Havarie ein Zeitverlust eintrat usw. / Zu den Ausführungen des Oberlandesgerichts ist aber berichtigend zu bemerken, daß das Liegegeld nicht den Betrag ausmacht, den ein Kahn normalerweise täglich einnimmt — darüber lassen sich feste Regeln gar nicht aufstellen — vielmehr ist das Liegegeld so zu verstehen (und das war z. B. auch immer der Standpunkt des Frachtenausschusses für die Oder), daß es die auf den Schiffahrtstag umgelegten Generalunkosten eines Fahrzeuges bedeutet, also Löhne, Versicherungsprämie, laufende Reparaturen, Instandhaltungskosten, die für größere Typen größer sind als für kleine. Etwas anderes als bare Auslagen ist im Liegegeld nicht einbegriffen. Nun sind die Liegegeldsätze des § 32 mit 12, 15, 18 M. usw. bei Schaffung des Binnenschiffahrtsgesetzes am 15. Juni 1895 festgesetzt worden. Inzwischen haben sich aber die Zeiten ganz erheblich geändert und die Generalunkosten sind beträchtlich gestiegen. Man denke nur an die Löhne. Aus diesem Grunde ist bei der Revision des Binnenschiffahrtsgesetzes eine der wichtigsten Aufgaben die Aenderung des § 32, welcher die Höhe des Liegegeldes regelt. Nach unserem Dafürhalten ist eine Mindestaufbesserung der Liegegeldsätze für alle Fahrzeuggrößen um 50% zurzeit angemessen. Eine solche Revision muß aber sehr schnell eintreten, denn in unserem geltenden Binnenschiffahrtsgesetz ist das Liegegeld noch in alter „Mark", also Papiermark angegeben; im Strafgesetzbuch hat man die alten „Mark"-Geldstrafen längst in „Reichsmark" umgewandelt, im Binnenschiffahrtsgesetz scheint man das vergessen zu haben. Wenn nun die Umwandlung in Reichsmark erfolgt, empfiehlt es sich, gleich die zeitgemäße Erhöhung um 50% des Friedenswertes vorzunehmen.

Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau.

Der Schleppzug im Nebel.
Grundsätzliche Entscheidung des Reichsgerichts.

Eine rheinische Schlepperfirma hatte einen Kahn des Schiffsbesitzers B. in Bonn auf dem Main nach Mainz zu fahren. Unterwegs stellte sich starker Nebel ein. Bei der Durchfahrt durch den rechten Bogen der Schwanheimer Mainbrücke stieß der Schleppkahn mit seiner Backbord-Seite an den Brückenpfeiler und wurde dadurch beschädigt. B. verlangte, da nach seiner Behauptung der Führer des Schleppers den Unfall verschuldet habe, Schadensersatz und erzielte vor dem Landgericht Mainz ein obsiegendes Urteil, während das Oberlandesgericht Darmstadt die Klage abwies. Das Reichsgericht hob das Urteil auf und verwies die Sache an einen anderen Senat des Berufungsgerichts zurück.

Aus den Entscheidungsgründen der höchsten Instanz.

Das Berufungsgericht verweist gegenüber dem von dem Kläger erhobenen Vorwurf, daß der Schleppzug trotz des dichten Nebels weiter gefahren sei und nicht rechtzeitig „beigedreht" habe, auf die Vorschrift in § 18 Ziffer 8 Abs. 2 der Polizeiverordnung für die Schiffahrt und Flößerei auf dem Main unterhalb der Bürgel-Offenbacher Grenze vom 28. Januar 1899, welche besagt: „Bei nebligem Wetter müssen die

durch eigene Triebkraft bewegten Schiffe mit .... Anhang mit verminderter Geschwindigkeit fahren ..... Wird der Nebel so dicht, daß keines der beiden Ufer mehr gesehen werden kann, so müssen alle auf der Fahrt befindlichen Schiffe an der nächsten geeigneten Stelle beilegen" ... Allein die Pflichten eines Schleppführers erschöpfen sich in Fällen fraglicher Art nicht darin, daß er die Polizeiverordnungen innehält. Insbesondere berechtigt die Vorschrift in der angezogenen Polizeiverordnung den Führer nicht, unter allen Umständen so lange zu fahren, bis der Nebel den dort vorgesehenen Grad der Dichtigkeit erlangt hat. Vielmehr muß der Schleppführer nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen schon vorher die Fahrt des Schleppzuges einstellen, sobald bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schlepperführers eine Gefährdung des Schleppzuges im Falle der Weiterfahrt erkennbar ist. Die Ausführungen des Berufungsgerichtes lassen nicht erkennen, daß auch von diesem Gesichtspunkte aus geprüft ist, ob der Schlepperführer nicht schon bei Niederrad oder an einer anderen geeigneten Stelle oberhalb der Schwanheimer Brücke den Schleppzug hätte beilegen müssen. Der Schlepperführer mußte sich unter allen Umständen sagen, daß das Passieren der genannten Brücke und ihrer verhältnismäßig schmalen Durchlässe mit dem langen leeren, an einer Trosse hängenden und daher besonders schwierig zu dirigierenden Kahn, zumal auf der Talfahrt im mitlaufenden Strom, selbst bei schwächerem Nebel besonders schwierig und gefahrvoll war, und daß der Nebel sehr wohl plötzlich dichter werden konnte, wie dies nach den Feststellungen des Berufungsgerichtes tatsächlich der Fall gewesen ist. Es kommt hinzu, daß nach eben diesen Feststellungen sich gerade an der Schwanheimer Brücke ein dichter Nebelschwaden gebildet hatte, der die Aussicht versperrte und in den der Schleppzug hineingefahren ist. Sollte wirklich der Schlepperführer, als er diesen Nebelschwaden wahrnahm oder bei gehöriger Sorgfalt wahrnehmen mußte, nicht mehr in der Lage gewesen sein, den Schleppzug ohne Gefährdung vor der Brücke aufzuhalten und beizulegen, so hätte er doch für das Passieren der Brücke unter den obwaltenden, besonders schwierigen Verhältnissen auch besondere Vorsichtsmaßregeln treffen müssen. (A. Z. 1. 35/25).

Das Fürstenberger Schiffs- und Brückenunglück des Jahres 1915.

Reichsgerichts-Entscheidung.

Die Stadt Fürstenberg ließ im Jahre 1915 eine Brücke über die Oder bauen. Die mit dem Bau beauftragte Dortmunder Firma führte ein Holzgerüst mit 2 Durchfahrtsöffnungen für Schiffe auf. Vor der Aus- und Einfahrt waren Duckdalben (Pfahlbündel) angebracht, innerhalb der Durchlässe Leitwerke aus Holzpfählen. Vorschriftsmäßig durften die zu Tal fahrenden Schiffe die Durchlässe nur sackend passieren, sie mußten 1 km vor der Brücke wenden und wurden beim Durchsacken an einer von einem Stromarbeiter und 1 Schiffer bedienten Boje befestigt.

Als der Schiffer W. am 7. Oktober 1915 auf diese Weise den Brückendurchlaß passieren wollte, warfen die Bojenleute das Seil zu früh ab. Die Folge war, daß der Kahn des W. an das Brückengerüst prallte, das Gerüst stürzte ein und warf die schweren Träger auf den Kahn, der sofort sank. Frau, Sohn und Tochter des W. wurden ein Opfer des Unglücksfalles, sie ertranken. Der Schiffer W. trat seine Schadensersatzansprüche an die Versicherungsgesellschaften ab, bei denen er mit Kahn, Ladung, usw. versichert war. Diese Gesellschaften erhoben gegen das Deutsche Reich als Nachfolger des preußischen Staates, gegen die Stadt Fürstenberg, die Baufirma und die Bojenleute Klage auf Schadensersatz, der Schiffer W. verlangte durch Anschlußklage Ersatz für Mobiliar des Schiffes, Verdienstausfall und sonst entstandenen Schaden, weiter im Rahmen des § 845 B. G. B. Entschädigung für die ihm fehlenden Dienste seiner Frau und Kinder.

Nachdem das Landgericht Berlin die Klage der Versicherungsgesellschaften gegen das Deutsche Reich fast restlos anerkannt hatte — auch die Klage des Schiffers W. mit Ausschluß des auf § 845 B. G. B. begründeten Anspruchs — hat das Kammergericht auf die von beiden Teilen eingelegte Berufung hin auch die beiden Bojenleute zur Tragung des Schadens mit verurteilt. Die Beklagten legten gegen dieses Urteil beim Reichsgericht Revision ein, die jedoch zurückzurückgewiesen wurde. Dagegen wurde das Urteil auf die Anschlußrevision der einen Versicherungsgesellschaft hin, die nur einen Teil des geltend gemachten Schadens zugesprochen erhalten hatte, aufgehoben und die Sache nochmals zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an das Kammergericht zurückverwiesen.

In den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen wird im einzelnen dargelegt, daß die beiden Bojenleute die Hauptschuld an dem Unfall trifft. Entgegen der ihnen erteilten Anweisung haben sie zu früh und ohne Weisung des Schiffers losgeworfen, während sie bei dem herrschenden Hochwasser besondere Vorsicht üben und erst dann hätten loswerfen dürfen, als der Kahn schon im Durchlasse fuhr. Dann wäre eine Berührung des Brückengerüstes nicht eingetreten. Das Deutsche Reich ist deshalb mitschuldig, weil die wasserbauamtliche Bekanntmachung eine klare Anweisung an die Bojenleute in der Richtung vermissen läßt, daß sie die Trosse erst dann lösen durften, wenn der Kahn die Oeffnung durchfuhr. Statt dessen sind die Bojenleute vom Strommeister nur dahingehend belehrt worden, die Trosse auf Anruf des Schiffers abzuwerfen, wenn sie die Ueberzeugung von der richtigen Stellung des Kahns zur glatten Durchfahrt hatten. Das Reichsgericht führt aus, daß die Wahl des richtigen Zeitpunktes den Bojenleuten nicht überlassen werden durfte und folgert daraus, daß die Strombauverwaltung auf die genaue Beachtung der erforderlichen Vorschriften nicht gesehen hat. Wenigstens für die Zeit des Hochwassers habe die Verwaltung weitere Maßnahmen zur Sicherheit des Schiffahrtsverkehres treffen müssen, z. B. durch Stellung eines Bugsierdampfers. Nach der reichsgerichtlichen Entscheidung sind alle diese Feststellungen vom Kammergericht ohne Rechtsirrtum getroffen worden.

Das Verschulden des W. hat das Kammergericht ebenso bedenkenfrei verneint. In dem Einwand der Beklagten, der Schiffer W. habe versäumt, seinen Kahn von neuem an der Boje zu befestigen, als er nach dem Loswerfen der Trosse durch Ankerwerfen ständig geworden war, haben die Vorinstanzen ein Verschulden des W. nicht finden können. Nach den vorinstanzlichen Entscheidungsgründen konnte der Schiffer damit rechnen, den Kahn mit Hilfe von Anker und Steuer durch die Oeffnung zu bringen. Dies sei ihm deswegen nicht gelungen, weil ein von ihm zu spät gesichteter Schleppzug durch den Wellenschlag des Schleppdampfers seinen Kahn aus der Richtung getrieben habe. Der Schiffer W. mußte versuchen, die Oeffnung schnell zu passieren, da hinter ihm ein anderer Kahn anfuhr. Auch nach Ansicht des Reichsgerichts darf unter diesen Umständen ein übertriebener Maßstab von Sorgfalt und Umsicht an das Verhalten des Schiffers nicht angelegt werden. (IV., 313/24. — 1. 10. 1925).

Haftungsfragen beim Kohlentransport im Hamburger Hafen.

Reichsgerichtsentscheidung.

Sollen Haftungsbeschränkungen, die ein offenbares Mißverhältnis darstellen, Gültigkeit gewinnen, so muß ausdrückliches oder stillschweigendes Einverständnis der Vertragspartei nachgewiesen werden. Die Beklagte hatte den Abtransport größerer Kohlenmengen übernommen, die die Zinkhütte in Hamburg gekauft hatte. Der Transport wurde Anfang des Jahres 1922 mit 4 Schuten vorgenommen. Infolge von Eisschwierigkeiten im Hamburger Hafen mußten die Schuten eine Zeitlang im Kohlenhafen vertäut werden, wo sie ohne ständige Bewachung lagen, aber an jedem Vormittag von einem Angestellten der Beklagten überholt wurden. Am 2. Februar 1922 verschwanden die Schuten von ihrem Liegeplatz. Als zwei von ihnen wieder aufgefunden wurden, fehlten an der Ladung 380 289 Kilogramm. Für den Verlust nimmt die Klägerin die Beklagte auf Zahlung von 513 Pfund Sterling in Anspruch. Die Beklagte bestreitet die Schadenersatzpflicht und beruft sich außerdem auf ihre Haftungsbeschränkung gemäß der allgemeinen Bedingungen der die Hafenschiffahrt betreibenden Firmen.

Das Landgericht Hamburg hat die Beklagte nach dem Klageantrag verurteilt, mit der Einschränkung, daß sie nicht mehr als Mk. 10 000.— GM. zu zahlen brauche. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat die Beklagte unter Abweisung der weitergehenden Klage zur Zahlung von RM. 250.— gemäß der Haftungsbeschränkung verurteilt. Dieses Urteil ist vom Reichsgericht aufgehoben, und die Sache selbst zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückgewiesen worden. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen geht hervor, daß die Aufhebung des Urteils schon deshalb erfolgte, weil die vom Oberlandesgericht gegebene Begründung zur geringeren Obhutspflicht der Beklagten nicht ausreicht. Insbesondere fehlte es an einer Prüfung der Frage, ob etwa, soweit das Vertragsverhältnis zwischen der Beklagten und der Zinkhütte zugrunde gelegt ist, eine grobe Fahrlässigkeit auf Seiten der Beklagten anzunehmen ist und ob für diesen Fall die in den „allgemeinen Bedingungen der Hafenschiffahrt betreibenden Firmen" vorgesehene Haftungsbeschränkung wegfällt.

Auch die übrigen Ausführungen des Oberlandesgerichts vermögen die Annahme eines Einverständnisses der Klägerin mit der Haftungsbeschränkung nicht zu rechtfertigen.

Insbesondere deshalb nicht, weil der niedrigere Betrag von Mk. 250.— als Haftungsgrenze in Betracht kommt. Es handelt sich um den Transport von Gütern, die einen erheblichen Wert hatten. Der Frachtverkehr betraf 410 085 kg Kohlen, von denen 380 289 kg auf dem Transport verloren gegangen sind. Der zwischen der Zinkhütte und der Klägerin inhalts der Kaufverträge vom 31. Dezember 1921 vereinbarte Kaufpreis der Kohlen betrug Mk. 975.— per 1000 kg, das ist nach dem Ende 1921 geltenden Papiermarkkurs etwa 5,24 $ oder etwa 1,24 £ oder etwa 21,5 GM. per 1 000 kg. (Der von der Klägerin eingesetzte Betrag von 27 sh. per t ist gleich 1,35 £). Der Kaufpreis der zum Transport übergebenen 410 085 kg Kohlen würde danach etwa 510 £ oder etwa 6 820 GM. und der Kaufpreis der verloren gegangenen 380 289 kg Kohlen etwa 472 £ oder etwa 8180.— GM. betragen haben. Die Klägerin berechnet den ihr durch den Verlust der Kohlen an sich entstandenen Schaden auf 513,79 £. Dem danach vorliegenden erheblichen Transportrisiko gegenüber bedeutet eine Beschränkung der Haftpflicht der Beklagten für den ganzen Transport auf 250 RM. ein so offensichtliches Mißverhältnis, das ein Einverständnis der Klägerin mit einer so weit gehenden Haftungsbeschränkung nur unter besonderen Umständen angenommen werden könne. Dafür genügt es nicht, wenn nach den Feststellungen des Berufungsgerichtes die Klägerin damit rechnen mußte, daß inhalts des zwischen der Zinkhütte und der Beklagten abgeschlossenen Vertrages die Beklagte den Transport nur auf Grund allgemeiner typischer Vertragsbedingungen, die eine Haftbeschränkung der Beklagten enthielte, unternehmen werde; denn das Berufungsgericht hat nichts dafür angeführt, daß die Klägerin wußte, oder sich sagen mußte, daß nach dem genannten Transportrisiko und der Haftungsbeschränkung das eben erwähnte ganz ungewöhnliche und unbillige Mißverhältnis bestand. Es kann daher dahingestellt bleiben, ob die in den allgemeinen Bedingungen der hafenschiffahrtbetreibenden Firmen vorgesehene Haftungsbeschränkung auf Mk. 10 000.— im Verhältnis der Vertragsteile dahin zu verstehen ist, daß jeweils der der Nominalsumme zur Zeit des Vertragsschlusses entsprechende Geldbetrag maßgeblich ist oder ob schlechthin die Papiermarksumme von Mk. 10 000.— einzusetzen ist. Denn nur, wenn die so errechneten Summen im Wege der Aufwertung in ein angemessenes Verhältnis zu dem Transportrisiko gebracht werden oder wenn — wie das Landgericht annimmt — statt der 10 000.— Papiermark im Wege der Vertragsauslegung schlechthin 10 000.— Gold- oder Reichsmark eingesetzt werden, könnte nach den Feststellungen, wie sie das Berufungsgericht getroffen hat, ein Einverständnis der Klägerin mit der fraglichen Haftungsbeschränkung der Beklagten angenommen werden. (I. 77-25 — 7. 11. 1925). Hbg. Fremdenbl. 15. 12. 1925.

Berufungen gegen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt macht die Rechtsuchenden auf die Bestimmungen in Artikel 37 der Mannheimer Akte aufmerksam, worin das in Berufungsfällen gegen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte zur Anwendung kommende Verfahren geregelt ist. Nach diesem Artikel ist diese Berufung, falls sie bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt angebracht werden soll, unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerken, daß die Entscheidung der Zentralkommission verlangt werde, binnen 10 Tagen nach der in Gemäßheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils 1. Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden, und der Gegenpartei in dem von ihr in 1. Instanz erwählten Domizil oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen. Innerhalb 4 Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gerichte zu übergeben, welches solche dem Appellanten binnen einer ihm zu bestimmenden preklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Zentralkommission in Straßburg einzusenden hat. Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (siehe Heft 11, S. 304) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Berliner Kalksandsteinwerke Robert Guthmann G. m. b. H., Berlin NW 7, Neustädtische Kirchstr. 15.
2. Berliner Schiffahrts-Verein e. V., Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 34.
3. „Der Schiffsfrachtendienst", Verlag, Hamburg 1, Burchardtstr. 13.
4. Hafenverband des Elbstromgebietes, Dessau, Bismarckstraße 22.
5. Handelskammer Braunschweig, Braunschweig, Brabantstraße 11.
6. Magistrat Wilhelmshaven.
7. Königl. Ungarische General-Inspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, Budapest II, Bezirk Lauchid-Gasse Nr 3.
8. Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe, München, B. Z. Brieffach.
9. Stadtmagistrat Elsfleth, Elsfleth.
10. Tschechoslowak. Schiffahrtsamt, Prag III, Cihelna Ul 4.
11. Verband Niederrheinischer Spediteure e. V., Sitz Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Fürst-Bismarck-Straße 44.
12. Wolgaer Staatliche Reederei für Binnenschiffahrt, Hauptverwaltung U. d. S. S. R. Nischni-Nowgorod, Kooperatif straße Nr. 13.

Einzelmitglieder:

1. Brockhaus, Paul, Fabrikdirektor, Berlin-Wilmersdorf, Rüdesheimer Straße 4.
2. Bürger, Walter, Reg.-Baumeister Dipl.-Ing., Falkenstein i. Vogtl., Königin-Albert-Straße 28.
3. Hafenbetrieb- u. Ewerführerei G.m.b.H., Kiel, Kaizunge.
4. Lassen & Co., Internationales Speditionshaus, Berlin NW 40, Alt-Moabit 139.
5. Sahlfeld, August, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 1.
6. Travewerk der Gebrüder Goedhart A.-G., Lübeck-Siems.

★

Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt. Verlängerung des Schiffahrtsabgaben-Nottarifs. Die Geltung des seinerzeit vom Reichsverkehrsminister zur Unterstützung der Preissenkungsaktion erlassenen, bis Ende v. J. befristeten Nottarifes, welcher für die wichtigsten Lebensmittel eine Ermäßigung von 10 v. H. vorsah, ist bis zum 1. April 1926 verlängert worden.

Entwurf eines Gesetzes über die Bestellung von Pfandrechten an in Bau befindlichen Schiffen. Der vom Reichsrat bereits angenommene Regierungsentwurf eines Gesetzes über die Bestellung von Pfandrechten an in Bau befindlichen Schiffen liegt z. Zt. dem Reichstag zur Beratung vor. Dieser hat den Entwurf in seiner Sitzung vom 12. Januar 1926 dem Rechtsausschuß zur weiteren Behandlung überwiesen.

Gesetz über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung. Reichsregierung und Reichstag haben dem Antrage des Reichsausschusses vom 26. 10. 25 mit folgenden, im Reichsgesetzblatt 53 vom 24. 12. 1925, Teil I veröffentlichten Gesetze Rechnung getragen: „Gesetz über die Eintragung von Hypotheken und Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 18. Dezember 1925." / Der Reichstag hat das folgende Gesetz beschlossen, das mit Zustimmung des Reichsrats hiermit verkündet wird:

Art. 1. In § 15 der Verordnung über die Eintragung von Hypotheken in ausländischer Währung vom 13. Februar 1925 (Reichsgesetzblatt Seite 231), und im § 4 des Zweiten Gesetzes über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 29. März 1925 (Reichsgesetzblatt I, Seite 232) tritt an die Stelle des 31. Dezember 1925 der 31. Dezember 1928.

Art. 2. Dieses Gesetz tritt mit dem 31. Dezember 1925 in Kraft."

Industriebelastung und Binnenschiffahrt. Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hat am 8. Dezember 1925 in einer ausführlich begründeten Eingabe an das Reichswirtschafts- und Reichsverkehrsministerium erneut die Freistellung der Binnenschiffahrt von der Industriebelastung beantragt. Die Reichsregierung hat nunmehr dem Antrage des Reichsausschusses insofern Rechnung getragen, als sie verfügt hat, daß neben den Betrieben des

See- und Luftverkehrs auch die Betriebe der deutschen Binnenschiffahrt nur mit der Hälfte ihres Betriebsvermögens zur Industriebelastung herangezogen werden. (Dritte Durchführungsverordnung zum Aufbringungsgesetz vom 12. I. 1926. Deutscher Reichsanzeiger 1926, Nr. 10 vom 13. I. 1926.)

★

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. Am 19. Januar 1926 fand in Berlin die diesjährige Generalversammlung des Verbandes statt. Nach Erstattung des Geschäftsberichtes durch das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Herrn Syndikus Schreiber, Berlin, wurde in die Beratung der umfangreichen Tagesordnung eingetreten, über deren Ergebnis in der Februarnummer berichtet wird.

★

Oderbund-Tagung in Berlin. Unter dem Vorsitz des Herrn Oberstleutnant a. D. Graetz, Breslau fand am 11. Januar 1926 in Berlin eine Tagung des Oderbundes statt. Die drei dem Oderbund angeschlossenen Organisationen, der Schlesische Oder-Verein, der Brandenburgische Oderverein und der Pommersche Binnenschiffahrtsverein, hatten namhafte Vertreter ihrer Organisationen entsandt. / Nach Vertagung der durch das Ausscheiden des bisherigen Vorsitzenden, Herrn Oberbürgermeister Trautmann, Frankfurt a. O., aus dem Vorstand notwendig gewordenen Wahl eines Vorsitzenden wurde Herr Oberstleutnant a. D. Graetz, Breslau gebeten, den Vorsitz bis zur endgültigen Wahl zu übernehmen.

Betr.: Ottmachauer Staubecken. / Ueber den Stand der Frage des Ottmachauer Staubeckens referierte Herr Ministerialrat Stüwert, Reichsverkehrsministerium, Berlin. Er hob besonders hervor, daß der Preußische Landtag in seiner Entscheidung vom 15. 12. 1925 den Bau befürwortet. Ein Neubauamt soll bereits im März 1926 errichtet werden. Ueber die Frage der Kostenaufbringung ist bisher noch keine Entscheidung gefallen. / Reichsminister a. D. Dr. Gothein stellt fest, daß der Etat für 1926 noch keinen Posten für den Bau des Ottmachauer Staubeckens vorsieht. Weiter empfiehlt er, an das Reichsverkehrsministerium mit der Bitte heranzutreten, bei den niedrigen Preisen für Landwirtschaften Gelände für notwendig werdende Umsiedelungen anzukaufen. Dementsprechend wurde beschlossen.

Betr.: Ausbau des Klodnitz-Kanals. / Herr Oberstleutnant a. D. Graetz berichtet über den Entwurf, den Klodnitz-Kanal auf 1000 t auszubauen und tritt im Interesse der Oder-Schiffahrtsinteressenten für den Ausbau des Klodnitz-Kanals ein, jedoch muß seiner Ansicht nach das Staubecken von Ottmachau zunächst gebaut werden. / Ueber die Notwendigkeit des Ausbaues des Klodnitz-Kanales waren sich alle Anwesenden einig. Ueber die Art und Zweckmäßigkeit des Vorgehens des Oderbundes in dieser Frage Beschluß zu fassen, wurde einer späteren Sitzung vorbehalten. Besonders eingehend wurde nach einem Bericht des Vorsitzenden über den Ausbau der Oder bei Glogau debattiert, wobei insbesondere Herr Oberbürgermeister Dr. Hasse, Glogau den Standpunkt der Stadt Glogau klarlegte. Zusammenhängend kann gesagt werden, daß wegen der großen Schäden, insbesondere Total-Verluste, die die Schiffahrt immer wieder bei Glogau erleidet, nicht auf die Ausführung der zum Teil recht großzügigen Bauentwürfe gewartet werden kann, sondern es muß nach Ansicht der Schiffahrt durch die Stadt Glogau durch Schaffung eines Provisoriums sofort Hilfe kommen. / Ueber den Stand der Internationalisierung der Oder berichtet Herr Stadtrat Dr. Müller: Diese Frage ist noch immer nicht geklärt. Eine Klärung muß jetzt durch den Haagener Schiedsgerichtshof erfolgen.

Betr.: Organisation der Wasserstraßenverwaltung. / Herr Reichsminister Dr. Gothein schildert den jetzigen Stand der Frage. Er weist darauf hin, daß Preußen das Ersuchen des Reiches, ein Neubauamt für Ottmachau zu errichten, abgelehnt hat. Der Staatsgerichtshof hat jetzt die Frage entschieden. Das Reich ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Wasserstraßenverwaltung zu organisieren. Da Herr Ministerialrat Stüwert erklärt, daß jetzt die Vorarbeiten für die Reichsorganisation im Gange seien, wird eine Aktion des Oderbundes in dieser Frage zurzeit nicht für notwendig gehalten.

Betr.: Verkehrsausstellung Basel. / Eine gegenwärtige Veranstaltung des Oderbundes kann wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten nicht in Aussicht genommen werden. Der Hauptgeschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Herr Syndikus Schreiber, berichtete über die diesbezüglichen Schritte des Zentralvereins und empfiehlt im Interesse einer internationalen Zusammenarbeit der Binnenschiffahrt lebhafte Beteiligung. Diese Empfehlung soll den Provinzialverbänden weitergegeben werden.

★

Schlesischer Oder-Verein (Hauptversammlung). Am 15. Dezember fand im Sitzungssaale der Industrie- und Handelskammer zu Breslau die Hauptversammlung des Schlesischen Oder-Vereins unter dem Vorsitz von Reichsminister a. D. Dr. ing. h. c. Gothein statt. Nachdem die Versammlung von dem von Syndikus Dr. Freymark vorgetragenen Kassenbericht Kenntnis genommen und Entlastung erteilt hatte, wurde die Wahl des Ausschusses vorgenommen. Es wurden hierbei die bisherigen Mitglieder des Ausschusses wiedergewählt und Oberbürgermeister Snay-Görlitz, Vorsitzender des Elbe—Oder-Kanalvereins, Stadtbaurat Dr. Trauer-Breslau, Landesbaurat Janetzky-Breslau, Generaldirektor Brennecke-Gleiwitz, Generaldirektor Euling-Borsigwerk und Oberingenieur Bosse vom Verein Ostdeutscher Eisen- und Stahlindustrieller neu hinzugewählt. Im Anschluß an die Hauptversammlung fand eine Ausschußsitzung statt, die sich mit verschiedenen Fragen, unter anderem mit dem Ottmachauer Staubecken und dem Oder—Donau-Kanalprojekt beschäftigte. Es wurde beschlossen, dem Elbe—Oder-Kanalverein beizutreten. Der Vorsitzende berichtete sodann über die Organisation der Wasserstraßenbauverwaltung. Dabei wurde mit Interesse Kenntnis genommen von einer soeben ergangenen Entscheidung des Staatsgerichtshofes in einer Streitsache des Deutschen Reiches gegen die Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Baden und Hessen. Danach ist das Reich berechtigt, aber nicht verpflichtet, die in Artikel 97 der Reichsverfassung ihm übertragenen Hoheitsrechte an der Reichswasserstraßenverwaltung durch selbstgeschaffene reichseigene Behörden durchzuführen. Es ist ferner berechtigt, die Wasserstraßen so anzulegen, wie sie dem Reiche zweckmäßig erscheinen. Schließlich beschäftigte sich der Ausschuß noch mit der Frage der Internationalisierung der Warthe und Netze. Die am Schluß der Sitzung vorgenommene Wahl des Vorstandes ergab die Wiederwahl der bisherigen Vorstandsmitglieder sowie die Neuwahl von Oberbürgermeister Snay-Görlitz.

★

Brandenburgischer Oderverein (Hauptversammlung). Am 20. November 1925 fanden sich die Mitglieder des Brandenburgischen Odervereins im Stadtverordnetensitzungssaal in Frankfurt ein, um im Rahmen der alljährlich stattfindenden Mitgliederversammlung den Geschäftsbericht und zwei wichtige und interessante Vorträge entgegenzunehmen. / Reedereidirektor Reiche-Fürstenberg, der die Versammlung leitete, gedachte in seinen Eröffnungsworten des bisherigen ersten Vorsitzenden, Oberbürgermeister Dr. Trautmann, dem er als Gründer des Brandenburgischen Odervereins und als Schöpfer des Oderbundes ehrend Dank sagte für all die geleistete Arbeit. Als neuen Vorsitzenden des Brandenburgischen Odervereins hat der Arbeitsausschuß den Nachfolger von Dr. Trautmann, Oberbürgermeister Dr. Kinne, ausersehen. / Den Geschäftsbericht erstattete in anschaulicher und übersichtlicher Form Stadtrat Dr. Müller, der Geschäftsführer des Vereins. Die Arbeit, die vom B. O. V. im Interesse von Schiffahrt, Handel und Verkehr geleistete wurde, zeigt jetzt die ersten Früchte; die Wiederaufnahme der Baggerungen, besonders die Vertiefung der Sohle unweit Frankfurt, ist dafür ebenso Zeugnis wie die Neuordnung der Vorflut im Oberen und Niederen Oderbruch und die Erneuerung sämtlicher Eisenbrücken von Deutsch-Nettkow bis Küstrin, um sie den Erfordernissen der Oderschiffahrt entsprechend umzubauen. Nachdem Stadtrat Dr. Müller noch die Fragen der Internationalisierung des Elbe—Oder- und des Oder—Donau-Kanals besprochen hatte, wurde dem Gubener Stadtbaurat Dr. ing. Platzmann das Wort erteilt zu einem kurzen Vortrag über die Notwendigkeit und Möglichkeit eines Gubener Anschlußkanals, der mit einer Länge von 13 Kilometern die reißende Gubener Neiße der Schiffahrt wieder eröffnen soll. / Den umfangreichsten Teil der Sitzung bildete ein Vortrag von Dipl.-Ing. von Wedelstadt über die Stromversorgung Bayerns, besonders die Walchenseekraftwerke und die Werke der Mittleren Isar A.-G. Seine Darlegungen, die durch die Betonung wirtschaftlicher Gesichtspunkte besonders interessant wurden, fanden in der Versammlung lebhaften Widerhall. Durch gute Lichtbilder wurden die beiden Vorträge dem Verständnis wesentlich näher gebracht. / Mit einigen geschäftlichen Mitteilungen und dem Dank für die Beteiligung an der Versammlung schloß die diesjährige Versammlung des Brandenburgischen Odervereins.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

IM MONAT DEZEMBER 1925

Rhein Die Schiffahrt auf dem Rhein war im Dezember den wechselvollsten Naturereignissen unterworfen, so daß den ganzen Monat über, namentlich nach dem Oberrhein, nur wenig gefahren werden konnte. Die Frachten erfuhren infolge der vielfachen Fahrtbehinderungen eine geringe Erhöhung. / Der Wasserstand des Rheins war im Dezember den größten Schwankungen unterworfen. Am Monatsersten zeigte der Kauber Pegel noch den verhältnismäßig geringen Stand von 1,35 m. Er ging in den folgenden Tagen infolge der nebligen und frosten Witterung noch weiter bis auf 1,07 m, dem tiefsten Stand des ganzen Jahres, herunter, so daß die tiefer gehenden Fahrzeuge im Gebirge geleichtert werden mußten. Dazu kam noch, daß die Nebenflüsse des Rheins und dieser selbst zu Beginn des Monats starkes Treibeis führten, so daß die auf dem Strom befindlichen Fahrzeuge gezwungen waren, die Schutzhäfen aufzusuchen. Am 7. Dezember war die Schiffahrt auf dem Rhein daher so gut wie eingestellt. Gegen den 10. und 11. trat ein Umschwung in den Witterungsverhältnissen ein. Die Wiederaufnahme der Fahrt ging aber nur sehr langsam vor sich, da die Sicherheitshäfen durch die vorher gebotene Eile zum Teil verstopft waren und das Hervorholen der Schiffe außerordentlich viel Zeit in Anspruch nahm. Eine weitere Erschwernis war, daß das Eis der Nebenflüsse zum Teil nun erst abging und die schon wieder auf Fahrt befindlichen Schiffe nötigte, bis zum Abtreiben des Eises vor Anker zu gehen. Um den 20. Dezember setzte dann ausgesprochenes Tauwetter ein, das, verbunden mit tagelang anhaltendem Regen, ein rasches Anschwellen der Wassermassen und in den letzten Tagen des Jahres Hochwasser verursachte. Während am 20. der Kauber Pegel noch 1,44 m betragen hatte, stand er am 24. auf 3 m, am 28. auf 4,06 m, am 29. auf 5,30 m, am 30. auf 6,20 m und stieg bis auf 7,00 m am 31. Dezember morgens. Der Stand des Ruhrorter Pegels betrug zur gleichen Zeit 7,74 m und hatte damit den höchsten Stand des Hochwassers von 1924 überschritten. Die Folge war, daß der Rhein verschiedentlich über seine Ufer trat und die Krananlagen und Magazine der Häfen großenteils unter Wasser standen. Die starke Strömung und zeitweise Sturm behinderten überdies die Schiffahrt so erheblich, daß mehr oder weniger jeder Verkehr unterbunden war. / Die Kohleneingänge nach dem Oberrhein haben im Dezember abgenommen. Zu Monatsanfang wurden die Frachten nach Mannheim mit 1,50 M. bezahlt. Von da ab wurde aber infolge der schwierigen Fahrtverhältnisse nur noch in Miete abgeschlossen, und zwar zu 4½ Pfg. je Tag und Tonne mit Garantiezeit und freier Rücklieferung nach den Ruhrhäfen; ab Kanalstationen zu ½ Pfg. mehr. Erst kurz vor Weihnachten wurden zufolge der geringen Kohlenzufuhren wegen der vielen Feiertage wieder Tonnenfrachten angenommen, und zwar zu 1,50 M. am 28. Dezember, aber da Kahnraum genügend vorhanden, wieder zu 1,20 M. / Nach Holland und Belgien war das Geschäft hingegen befriedigend und hielt sich ungefähr auf der Höhe des Novembers. Die Frachtsätze nach Rotterdam, die am 1. Dezember 1,10 M. bzw. 1,25 M. betragen hatten, je nachdem, ob das Schleppen für Rechnung des Verfrachters oder des Schiffers geht, zogen infolge des Eisganges, der den Kahnraum verknappte, am 3. auf 1,20 M. bzw. 1,35 M. und am 5. auf 1,40 M. bzw. 1,35 M. an. Am 7. konnten sich die Frachten einschließlich Schleppen infolge der hohen Talschlepplöhne um weitere 10 Pfg. auf 1,65 M. erholen. Diese Frachtsätze wurden auch bis Monatsende bezahlt, soweit überhaupt in Anbetracht des Hochwassers noch Kahnraum gechartert wurde. / Die Schlepplöhne standen in der ersten Hälfte des Dezembers noch auf 1,10 M. bzw. 1,20 M. nach Mannheim. Durch die Schiffahrtsstörungen, hauptsächlich durch Nebel in der Andernacher Gegend, wurde ein Teil der Schleppboote gegen Mitte des Monats festgehalten, so daß an der Ruhr ein Mangel an Schleppkraft eintrat, der vorübergehend eine Erhöhung der Schlepplöhne bis auf 1,50 M. für größere und 1,85 M. für kleinere Schiffe bewirkte. Nach Abbeförderung der angesammelten Kähne sanken die Sätze jedoch wieder auf den alten Stand. Mit Rücksicht auf das Hochwasser haben in den letzten Tagen nur noch wenige Schleppschiffahrtsunternehmen ihre Boote abschleppen lassen. / Die Umschlagsbetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen waren im allgemeinen schlecht beschäftigt. Eine kleine Belebung trat nur ein, als am 8. und 9. Dezember infolge des Frostes das Kippen von Waschprodukten an den Kippern gesperrt werden mußte und diese Mengen den Kranen überwiesen wurden. Am 30. Dezember mußte wegen des Hochwassers der Betrieb an den Kippern wieder eingestellt werden. Auch der übrige Hafenbetrieb kam in den letzten Tagen zum Erliegen, da die Anlagen fast alle unter Wasser standen. Am 29. Dezember mußte die Marientorschleuse eingefahren werden, so daß der Duisburger Innenhafen vom Verkehr abgeschnitten war.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.)

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Dezember litt vor allem durch die nahezu 3 Wochen dauernde Stillegung der Schiffahrt infolge Eises. Am 2. 12 .mußten die Wehre bei Haren gelegt werden, da die Hase Treibeis führte. Die Verbindung mit Emden war damit unterbrochen. Die Fahrzeuge wurden durch Verschleppen in die Vorkanäle der Schleusen vor Beschädigung gesichert. Der Schleppverkehr auf der Strecke Bergeshövede—Datteln wurde am 5. 12. abends, der Schleppverkehr auf der Strecke Hamm—Datteln —Schleuse VII und auf der Strecke Dortmund—Hebewerk—Schleuse VII am 6. 12. abends wegen starken Eises eingestellt. Am 7. 12. ruhte auch der Schleppbetrieb auf der Strecke Bergeshövede—Hannover. Das Schleppamt Duisburg—Ruhrort versuchte am 10. 12. das Eis zu brechen, um wenigstens den Verkehr Dortmund—Schleuse VII und den Verkehr auf dem Rhein—Herne-Kanal aufrecht zu erhalten. Durch die Eisbrecharbeiten wurde die Fahrt zunächst in einer Richtung möglich. Am 12. 12. konnte der Monopolschleppverkehr im Bereich des Schleppamtes Duisburg-Ruhrort einschließlich der Strecke Datteln—Münster—Bergeshövede wieder aufgenommen werden. Das Schleppamt Hannover nahm am gleichen Tage auf der Strecke Bergeshövede —Minden den Betrieb vorläufig einschiffig wieder auf, jedoch mußte der Betrieb auf der Strecke Bergeshövede—Hannover bereits am 16. 12. wegen starken Eises wieder eingestellt werden. Infolge des Eintretens milderen Wetters wurde der Betrieb auf dem Ems—Weser-Kanal am 19. 12. in vollem Umfange wieder aufgenommen. Am 21. 12. war auch die Schiffahrt auf dem ganzen Dortmund—Ems-Kanal wieder möglich, da wegen des hohen Wasserstandes auf das Stellen der Wehre nicht gewartet werden brauchte Eine weitere Stockung im Schiffahrtsbetrieb trat dadurch ein, daß sich bei der Schleuse Bollingerfähr eine Sandbank gebildet hatte. Die Baggerarbeiten nahmen 3 Tage in Anspruch. Während konnte die Schiffahrt allerdings erst am 29. 12. wieder aufdieser Zeit war der Talverkehr gesperrt. In vollem Umfange konnte die Schiffahrt allerdings erst am 29. 12. wieder aufgenommen werden. Bei dem hohen Wasserstande war jedoch die Eisenbahnbrücke bei Weener, die wegen Montagearbeiten geschlossen bleiben mußte, nur zu bestimmten Zeiten passierbar. Das Wasserbauamt Leer hat an der Brücke einen Signaldienst eingerichtet. Bereits am 4. 1. mußte die Schiffahrt wegen Ueberschreitung des höchsten schiffbaren Wasserstandes und starker Strömung auf der Strecke unterhalb Meppen erneut eingestellt werden. Die auf dem Dortmund—Ems-Kanal verfrachteten Mengen waren den mannigfachen Behinderungen der Schiffahrt entsprechend gering. Das in Emden gelöschte Erz wurde zum größten Teil auf Lager genommen, während die Kohletransporte, soweit wie möglich, nach Rotterdam umdisponiert wurden. An den Zechenhäfen wurde entsprechend den Schwierigkeiten der Schiffahrt wenig Kahnraum vorgelegt, doch entstanden infolge der Feiertage und der Umdisponierung zum Rhein lange Ladezeiten. Der Hannover-Verkehr ist, soweit er aufrecht erhalten werden konnte, als normal zu bezeichnen. Das Schleppamt kam den Bedürfnissen der Schiffahrt durch Einlegen von Sonntagsdienst entgegen. / Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 106 beladene, 13 leere Schiffe und 69 Schleppdampfer mit insgesamt 63 574 t Ladung, davon 59 136 t Erz. Abgegangen sind 60 beladene,

88 leere Schiffe und 69 Schleppdampfer mit insgesamt 32 112 t Ladung, davon 10 440 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Dezember 1925 belief sich auf 95 686 t gegen 201 507 t im Dezember 1924. Im Jahre 1925 wurden im Dortmunder Hafen insgesamt 3 149 337 t umgeschlagen gegen 2 025 665 t im Jahre 1924.

In den hannoverschen Häfen sind im Monat Dezember angekommen 88 Kähne mit 40 050 t Ladung, davon 37 000 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 80 Kähne mit 42 330 t Ladung, davon 10 000 t Kali und 13 000 t Erz.

Im Emder Hafen sind im Monat Dezember angekommen 25 Dampfer mit 146 346 t Erz, außerdem geringe Mengen Steine, Holz und Getreide. Leer liefen 22 Dampfer und Seeleichter ein, außerdem bunkerten 12 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. / Seewärts wurden verladen 23 Dampfer und Seeleichter mit insgesamt 48 323 t Kohlen und Koks, außerdem kleinere Mengen Papier, Eisen und Zement. Leer verließen 24 Dampfer und Seeleichter den Emder Hafen.

Elbe

1. Unterelbe. Die Elbeschiffahrt ist im Monat Dezember 1925 infolge des Ende November eingetretenen Frostwetters, das zu einer Vereisung der Elbe führte und die Elbeschiffahrtsunternehmungen zwang, den regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb am 4. Dezember 1925 als geschlossen zu erklären, leider zu einer völligen Untätigkeit gezwungen gewesen. / Für das Bergelbegeschäft, das infolge der geringen Güterandienungen und genügend vorhandener Schiffsräume ohnedies verlustbringend war, war diese Betriebseinstellung wenig entscheidend. Anders hinsichtlich des Talelbegeschäftes. Die durch die Eisbildung erzwungene Betriebseinstellung verhinderte die Verbringung erheblicher Zuckerladungen von der Tschechoslowakei nach Hamburg und beeinträchtigte damit erheblich die ohnedies ungenügenden Betriebsergebnisse der Elbeschiffahrtsunternehmungen. Eisstände bildeten sich von oberhalb Hamburg bis oberhalb Dömitz und bei Niedergrund in der Tschechoslowakei. / Das in der zweiten Hälfte des Monats Dezember eingetretene mildere Wetter gab auch der Elbstrombauverwaltung Veranlassung, den Versuch zu unternehmen, den Rest noch vorhandener Eisbarre oberhalb Hitzacker zu durchbrechen. / Es besteht die Hoffnung, daß, sofern strenger Frost mittlerweile nicht wieder eintritt, noch Ende Dezember der Versuch unternommen werden kann, die unterwegs befindliche Schiffahrt den Bestimmungshäfen zuzuführen. / Der Wasserstand der Elbe war unter Berücksichtigung der Eisbildungen noch verhältnismäßig günstig. Es zeigte der Dresdener Pegel an:

1. Dezember	132 cm	unter Null
9. „	180 cm	„ „
23. „	144 cm	„ „

2. Mittelelbe. Verladungen in nennenswertem Umfange fanden an der Mittelelbe nicht statt, da bereits am 4. Dezember die Schiffahrt infolge starken Frostes, verbunden mit Eisgang, geschlossen werden mußte. Die Kälteperiode hielt mit Unterbrechungen während des ganzen Berichtsmonats an, so daß die Schiffahrt bisher noch nicht wieder eröffnet werden konnte. Infolgedessen mußten unterwegs befindliche Kähne, die die Winterhäfen aufgesucht hatten, teilweise ausgeladen werden, damit die Güter rechtzeitig an den Bestimmungsort gelangen konnten. / Der Wasserstand zeigte am 1. Dezember eine Höhe von 1,06 m am Magdeburger Pegel und fiel sodann infolge des Frostes bis auf 54 cm am 7. 12. und hielt sich in ungefähr gleicher Höhe während des ganzen Berichtsmonats.

3. Oberelbe. Auch über das Oberelbegeschäft ist nichts besonderes zu berichten, da die Schiffahrt, wie bereits erwähnt, am 4. Dezember geschlossen werden mußte. / Der frühe Schiffahrtsschluß trifft die ohnehin leidende Elbeschiffahrt äußerst empfindlich. Die finanziellen Ergebnisse des verflossenen Jahres sind sehr ungünstig und werden durch die Unterbrechung des gerade einsetzenden Herbstgeschäftes noch weiterhin beeinträchtigt.

Märkische Wasserstraßen

Berlin, den 15. Januar 1926. Der Schiffahrtsverkehr auf den märkischen Wasserstraßen ist seit Anfang Dezember wegen Eisbildung auf allen Relationen eingestellt. Die zu Beginn des Jahres angesichts des Witterungsumschlags unternommenen Versuche zur Wiederaufnahme der Schiffahrt wurden in der Mitte des Monats durch erneut einsetzenden Frost wieder unterbunden.

Oder

Breslau, den 5. Dezember 1925. / Die in ganz Deutschland herrschende strenge Kälte hat auch die Oderschiffahrt zu einer frühen Winterruhe verurteilt. Wenn auch einzelne Kähne oder Dampfer mit Mühe oder großen Kosten noch versuchen, die Ausladestellen oder einen Schutzhafen zu erreichen, gilt der Betrieb überall bis Stettin und Hamburg als eingestellt. Die Wehre der oberen Oder sind gelegt. In Cosel-Hafen werden nur die rollenden Mengen umgeschlagen; neue Ausgangsgenehmigungen nicht mehr erteilt. Auch in Stettin und Hamburg ist die Uebernahme von Berggut durch die größtenteils sehr erschwerte Bewegung der Fahrzeuge im Eis kaum noch durchführbar. / Zu dem in dieser Woche in den Zeitungen veröffentlichten Bericht über die Lage des westoberschlesischen Kohlenbergbaus im November ist berichtigend zu bemerken: Der Rückgang des Kohlenumschlags in Cosel-Hafen im November ist nicht auf die durchaus mäßige Erhöhung der Fracht, sondern auf die ungenügende Erledigung der vorliegenden Aufträge durch die Gruben zurückzuführen. Im übrigen ist festgestellt, daß die Jahresdurchschnittsfracht der Oderschiffahrt unter dem Friedensniveau liegt.

Breslau, den 12. Dezember 1925. / Durch das mildere Wetter der letzten Tage war es möglich, auf der Strecke Breslau—Fürstenberg den Betrieb vereinzelt wieder aufzunehmen. Die obere Oder, der Oder—Spree- und Hohenzollern-Kanal, sowie die Havelwasserstraße nach Hamburg sind nach wie vor unpassierbar; auch Stettin ist noch durch Eisstand auf Ost- und Westoder abgeschnitten. / In Cosel-Hafen sind noch die letzten mit der Bahn herangekommenen Kohlenmengen (ca. 12 000 t) gekippt worden, so daß im Hafengebiet jetzt 81 beladene Talkähne verwintert liegen. Talwärts sind von Breslau nur einige Dampfer bzw. Eildampfer abgefahren, zu Berg sind 3 Schleppzüge mit 3 beladenen und 10 leeren Kähnen herangekommen.

Breslau, den 19. Dezember 1925. / Die schwache Bewegung auf der Strecke Fürstenberg—Breslau, die im letzten Wochenbericht erwähnt wurde, ist durch den strengen Frost in der Mitte der Woche auch zum Stillstand gekommen. Am 28. 12. ruhte der Verkehr überall; welchen Einfluß das neue starke Tauwetter haben wird, wenn es von Dauer ist, läßt sich heute nicht sagen. / Zu Berg sind nach Breslau herangekommen 24 Dampfer bzw. Eildampfer mit 8 beladenen und 66 leeren Kähnen; zu Tal sind von Breslau nur 7 Dampfer bzw. Eildampfer abgefahren. Im Breslauer Hafengebiet liegen zurzeit 280 Fahrzeuge, und zwar: 76 beladene Talkähne, 145 leere und 59 beladene Bergkähne. Auf allen übrigen Strecken bis Stettin und Hamburg ist nach wie vor überall völlige Winterruhe.

Breslau, den 26. Dezember 1925. / Eine Aenderung der im letzten Bericht geschilderten Lage ist nicht eingetreten. Der Verkehr ruht überall. Wir stellen die Herausgabe der wöchentlichen Verkehrsberichte hiermit ein und werden dieselbe erst wieder aufnehmen, wenn infolge durchgreifenden Wetterumschlags der Betrieb wieder aufgenommen werden kann.

Breslau, den 2. Januar 1926. / Die unnatürliche Frühjahrswärme fast während der ganzen Woche, verbunden mit reichlichen Niederschlägen, haben das Eis überall zum Schwinden gebracht. Die Behörde hat sich daher veranlaßt gesehen, die Wehre auf der oberen Oder aufrichten zu lassen. / So gern natürlich die Schiffahrt den Betrieb wieder aufzunehmen bereit war, hatte sie doch mit Rücksicht auf die Jahreszeit und die Schwierigkeiten, die einem normalen Betrieb die Reparaturarbeiten an verschiedenen Schleusen bereiten, gebeten, vorläufig noch von der Maßnahme Abstand zu nehmen. Nachdem wir nun aber vor die vollendete Tatsache gestellt worden sind und die Einberufung der Mannschaften zum größten Teil bereits erfolgt ist, müssen wir auch von der Verwaltung verlangen, daß die Reparaturarbeiten an der Schleuse Ohlau sofort abgebrochen und die Schleuse für den Betrieb freigegeben wird. Wir sind in diesem Sinne mit dem Schifferbetriebs-Verband bei der Behörde vorstellig geworden. / Von Cosel-Hafen dürften die ersten Fahrzeuge morgen abfahren und die Verladungen am Montag wieder aufgenommen werden. Unterhalb Breslau war der Betrieb ja ununterbrochen, wenn auch nur schwach, im Gange. Im ganzen sind in dieser Woche von Breslau 59 Talfahrzeuge abgefahren und hat ein Schleppzug mit 5 beladenen Kähnen Ransern erreicht. / Auf dem Oder—Spree-Kanal ist der Betrieb heute aufgenommen worden. Die Fahrt nach Stettin ist ebenfalls wieder frei, nachdem mit Eisbrecherhilfe der Abgang des Eises beschleunigt worden ist. Auf der Havel und Elbe ist schon seit Anfang der Woche voller Betrieb, der vielleicht durch Hochwasser etwas beeinträchtigt werden dürfte.

PERSÖNLICHES

Jubiläen in der Elbeschiffahrt. / Nachdem erst am 4. Dezember 1925 in der Plenarversammlung des Reichsausschusses dessen Präsident, Herr Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, Herrn Direktor Heesch-Hamburg die herzlichsten Glückwünsche der deutschen Binnenschiffahrt anläßlich seines 40jährigen Dienstjubiläums bei der Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften A. G. zum Ausdruck gebracht hat, konnte am 1. Januar 1926 der bekannte Mitinhaber des Speditions- und Elbschiffahrtskontors A. G. in Schönebeck (Elbe), Herr Direktor Eberhard Wanckel, auf eine 25jährige Tätigkeit in dieser Firma zurückblicken. Direktor Wanckel ist in den Fachkreisen weit bekannt und angesehen, als Vorsitzender der Elbe-Großschiffer-Vereinigung, als stellv. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V. und als Vorstandsmitglied des Hafenverbandes des Elbestromgebietes. Daneben ist Direktor Wanckel Mitglied der Handelskammer Halberstadt und des Elbe-Wasserstraßenbeirates.

*

In diesen Tagen kann Herr Professor Dr. Max Mittelstein, der bekannte Chefpräsident des Hanseatischen Oberlandesgerichtes in Hamburg, die Feier des 65. Geburtstages begehen. Möge der deutschen Binnenschiffahrt und der deutschen Wissenschaft der Führer auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtsrechtes noch lange Jahre erhalten bleiben!

Am 21. Dezember 1925 starb im Alter von 69 Jahren Herr Landgerichtsrat a. D. Geh. Justizrat Wilhelm Tourneau in Magdeburg. Herr Geheimrat Tourneau war eifriges Mitglied des Zentralvereins, dem er seit 1911 angehörte. 1919 wurde er als Vertreter in den Großen Ausschuß berufen.

*

Im Alter von 54 Jahren verschied nach längerem Leiden der Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Herr Richard Peltzer, Hamburg.

*

Im Alter von 57 Jahren verschied an Herzschlag am 9. November 1925 der Oberbaurat bei der Wasser- und Straßenbau-Direktion Karlsruhe, Herr Dr. ing. h. c. Meythaler, Karlsruhe. In Dr. h. c. Meythaler verliert die deutsche Binnenschiffahrt einen hervorragenden Fachmann, der weit über die Grenzen seines Tätigkeitsgebietes hinaus bekannt geworden ist. Seine letzte, ebenso interessant wie schwierige Aufgabe, die Lösung der Frage der Donauversinkung bei Immendingen, konnte er leider nicht mehr zu einem guten Ende führen.

*

Am 29. Dezember 1925 starb im Alter von 48 Jahren der Direktor der Gute-Hoffnungs-Hütte, Herr Dr. Arnold Woltmann, Oberhausen (Rhld.). Herr Direktor Dr. Woltmann war lange Jahre hindurch Vertreter der Gute-Hoffnungs-Hütte im Großen Ausschuß des Zentralvereins.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Bedeutung der Wasserstraßen.
Von Hofrat Ing. Rudolf Halter („Die Wasserwirtschaft“, Wien 1926, Nr. 1).

Der Kampf der Eisenbahnen gegen die Schiffahrt.
Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau („Das Schiff“ 1926, Nr. 2).

Moderne Hafenausrüstungen.
Von Dr. ing. Carl Commentz („Ostseezeitung“, Stettin, 10. 1. 26, Nr. 2).

Ein neues Schnellverkehrsmittel (Gleitboote).
Von Ing. Werner Löcknitz („Danziger Zeitung“, 5. 1. 26, Nr. 5).

Ueber Tonnagebezeichnungen und ähnliches in der Schiffahrt und Schiffbau.
Von Dr. Ernst Dehning, Kiel („Hansa“, Hamburg 1926, Nr. 2).

Die Speisung d. künstlichen Wasserstraßen.
Von Wasserbaudirektor a. D. Lindner, Potsdam („Deutsche Werkmeister-Zeitung“, Düsseldorf, 1. 1. 1926, Nr. 1).

Bericht über die Rheinschiffahrt, vorgelegt dem Beratenden und Technischen Ausschuß des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs.
Von Walker D. Hines („Der Rhein“ 1926, Nr. 1).

Locarno und die Rheinschiffahrt.
Von Heinz Manthe, Boppard a. Rh. („Die freie Donau“ 1926, Nr. 1).

Die Rheinschiffahrt im Jahre 1925.
Von Dr. Hans Schleichert, Duisburg („Der Rhein“ 1926, Nr. 1).

Locarno und die Rheinschiffahrt.
Von Prof. Dr. W. Halbfaß, Jena/Saale („Deutsche Allgemeine Zeitung“, 14. 1. 26, Nr. 22).

Der Straßburger Rheinhafen.
Von Regierungs- und Baurat Leopold, Berlin („Das Schiff“ 1926, Nr. 2).

Wechselwirkungen zwischen Wasserkraft und Schiffahrt auf dem Rhein von Basel bis zum Bodensee.
Von Oberbaurat J. Altmayer, Karlsruhe („Das Rheinschiff“ 1926, Nr. 1).

Der Rhein im römischen Bilde.
Von Museumsdirektor Prof. Dr. Lehner, Bonn („Der Rhein“ 1926, Nr. 1).

Lahn-Schiffahrt.
Von Direktor Bansa, Limburg („Frankfurter Nachrichten“, 2. 1. 26, Nr. 2).

Aller-Schiffahrt.
Bericht des Staatlichen Wasserbauamtes, Celle („Das Schiff“ 1926, Nr. 1).

Betriebsorganisation der bayerischen Donau-Umschlagshäfen.
Von K. Serrat („Die freie Donau“ 1926, Nr. 1).

Ein Ausblick vom Standpunkte des Ingenieurs auf die schöne blaue Donau.
Von Franz Kreuter („Die Wasserkraft“, München 1926, Nr. 1).

Die Organisation der Berliner Hafenverwaltung.
(„Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin“ 1926, Nr. 1).

Die Kohlenfrage in den deutsch-polnischen Handelsvertragsverhandlungen.
Von Reichsminister a. D. Dr. ing. Gothein („Ostdeutsche Wirtschaftszeitung„ 1926, Nr. 42).

Danzigs Not.
Von Kapitän z. See a. D. Martini, Danzig („Deutsche Schiffahrt“, Bremen 1926, Nr. 1).

Der rumänische Staats-Voranschlag 1926 und das Verkehrswesen.
Von Dr. Eugen Kovács („Die freie Donau“ 1926, Nr. 1).

BUCHBESPRECHUNGEN

Schiffahrt-Jahrbuch 1926. Bearbeitet von L. Huckriede-Schulz. Mit Geleitworten von Graf von Roedern und Dr. Hugo Eckener. Seedienst-Verlag, Hamburg 1, 1234 Seiten. Preis gebunden Mk. 15.—

In der Chronistenarbeit des bekannten Jahrbuches ist mit dem Erscheinen der stofflich erweiterten Ausgabe 1926 ein neuer Meilenstein gesetzt. Alles was die Berichtszeit und Gegenwart an Problemstellungen auf verkehrswirtschaftlichem, verkehrsrechtlichem und sozialem Gebiet hervorgebracht hat, wird in der vorliegenden Ausgabe aus der Feder führender Vertreter von Wirtschaft und Wissenschaft im Einzelnen zur Anschauung gebracht. Die Abteilung „Binnenschiffahrt“, eröffnet eine äußerst interessante Abhandlung des 1. Vorsitzenden des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt und Binnenpräsidenten des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, Herrn Generaldirektor Dr. rer. pol. h. c. Franz Ott, Köln über „Verkehrspolitik“. Herr Professor Dr. Zschucke, Berlin, berichtet über „Die Organisationen in der deutschen Binnenschiffahrt“, Staatssekretär a. D. Max Peters über „Die Verlängerung der Oberrheinschiffahrt bis zum Bodensee“. / Das für den praktischen Gebrauch vorgesehene Material, wie die Verzeichnisse der See- und Binnenreedereien, in- und ausländischen Werften, Transportversicherungs-Gesellschaften usw. hat durch Zusammenfassung und redaktionelle Würdigung der wichtigsten Charterbedingungen eine wesentliche Bereicherung erfahren.

Internationalisierung der deutschen Ströme. Eine Rückschau. Von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin.

In einer im „Nautikus“ 1926 (Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin) erschienenen Abhandlung beleuchtet Dr. Ebhardt das vielumstrittene Problem der Internationalisierung der deutschen Ströme. Die von einer reichen Sachkenntnis getragenen kritischen Ausführungen gehen aus von einer Darlegung der geschichtlichen Vorgänge und bringen nach einer Betrachtung der durch die Internationalisierung aufgerollten Probleme den Verfasser zu folgendem Ergebnis: „Durch die Internationalisierung der wichtigsten deutschen Flüsse und noch mehr durch die Schaffung selbständig beschließender internationaler Stromkommissionen ist ein großer Aufwand von Arbeit und Papier schmählich vertan worden. Oft genug hat gerade bei dieser Einrichtung die Politik die Schiffahrt geschädigt. Besser hätte man dem deutschen Verkehrsliberalismus vertraut; allerdings hätte dann recht und billig die Oeffnung fremder Wasserstraßen für deutsche Schiffe ebenfalls vertraglich zugestanden werden müssen. Das wäre ein wahrer Fortschritt der Zivilisation gewesen, die Erfüllung der Forderungen einer ehrlichen, wirtschaftlich gedachten Verkehrspolitik.“ / Es wäre zu begrüßen, wenn die öffentliche Diskussion über die Internationalisierung der deutschen Ströme durch die beachtenswerten Ausführungen Ebhardts belebt würde, um die Gedanken über die Ueberflüssigkeit ausländischer Kontrolle in Deutschland allmählich in der öffentlichen Meinung zu verankern.

Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben. Band III, Stand vom Jahre 1925. Herausgegeben von Dr. Ing. e. h. Soldan, Geh. Baurat. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Es ist nicht die Aufgabe des Nachtrags zu dem groß angelegten Werk, alle Einzelheiten zu schildern, die sich in der Wasserwirtschaft seit dem Erscheinen der 1. Ausgabe geändert haben. Der Zweck des vorliegenden Bandes liegt vielmehr darin, die wichtigsten Gesichtspunkte, nach denen unsere Wasserwirtschaft in der neuesten Zeit orientiert ist, anzudeuten. Neben der Schilderung der politischen und rechtlichen Aenderung enthält Teil I eine Abhandlung über die Entwickelung des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen, eine Uebersicht über die weitere Gestaltung der Pläne von neuen Wasserstraßen wie des Ausbaus der Wasserkräfte. Von den wenigen technischen Neuerungen der letzten Jahre verdienen vor allen Dingen die neuen Anschauungen im Talsperrenbau und die neuen Bauweisen von Turbinen Beachtung. Eine Abhandlung über die Speisung von Schiffahrtkanälen behandelt diese außerordentlich wichtige und tief in die allgemeine Wasserwirtschaft eingreifende Frage vom prizipiellen Gesichtspunkte aus. Endlich werden die Kosten der Schiffahrt von einem neuen Standpunkt erörtert. Bezüglich der Organisation der Wasserstraßenverwaltung soll nachträglich eine Abhandlung aus der Feder eines hervorragenden Fachmannes dem Werke eingegliedert werden, sobald diese Frage endgültig gelöst ist. / Dem neuen Bande in seiner ausgezeichneten Ausstattung ist die wohlwollende Aufnahme zu wünschen, wie sie das ursprüngliche Werk in so reichem Maße gefunden hat.

Die Technische Hochschule zu Berlin. 1799—1924. Festschrift, bearbeitet von den Professoren Blunck, Miethe, Scheffers, Stenger und Weber. Verlag von Georg Stilke, Berlin.

Anläßlich des 125jährigen Bestehens der Technischen Hochschule hat diese im Verlag Georg Stilke eine prächtige Festschrift herausgegeben. Das in Halbleder gebundene Werk bietet neben ausführlichen Berichten über die Festveranstaltungen der Jubiläumsfeier, interessanten statistischen Nachweisungen über den Besuch der Hochschule eine wertvolle Abhandlung über „Entstehung und Entwicklung der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin", sowie ein Verzeichnis der Doktor-Ingenieure e. h. und der Ehrenbürger der Hochschule.

Handelsgebräuche in der Ostdeutschen Binnenschiffahrt. Von Professor Dr. O. Th. L. Zschucke.

Die bereits vor einigen Monaten erschienene Zusammenstellung der Handelsgebräuche der Ostdeutschen Binnenschiffahrt wird ohne Zweifel einem bereits seit langem empfundenen Bedürfnis weiter Verkehrskreise gerecht. In übersichtlicher Gruppierung sind die von den verschiedenen Handelsvertretungen im Gebiete der Ostdeutschen Binnenschiffahrt erstatteten Gutachten über Schiffahrtsangelegenheiten zusammengestellt. Die Broschüre dürfte in keinem Verkehrs- insbesondere Schiffahrtsbetriebe entbehrt werden können. Das Buch ist im Verlag der Transportgenossenschaft zu Berlin C 2, Stralauer Straße 5/6 erschienen.

Die Tätigkeit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel und das Wirtschaftsleben ihres Bezirks im Jahre 1925. Herausgegeben von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort. Erschienen am 31. Dezember 1925.

Der Jahresbericht der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel bringt zunächst eine umfassende Uebersicht über die Lage und Entwickelung der für das Gebiet der Kammer wesentlichsten Gewerbezweige. Besonders eingehend wird der Steinkohlenbergbau, die Großeisenindustrie, Maschinenbau, Rheinschiffahrt und Spedition sowie die Textilindustrie behandelt. Ein weiterer Abschnitt gibt über die Organe und Einrichtungen der Kammer Aufschluß. / Den größten und wesentlichsten Teil des Heftes nimmt naturgemäß die Tätigkeit der Kammer und der mit ihr zusammenarbeitenden Stellen in Anspruch. Sie umfaßt eine Fülle von Aufgaben, die der Kammer in dieser Zeit gestellt wurden. Vom Standpunkt des Verkehrspolitikers interessieren besonders die vielseitigen Arbeiten der Kammer auf dem Gebiete des Verkehrswesens, speziell ihre Tätigkeit zwecks Förderung des Wasserstraßenverkehrs, bei dem Ausbau der Wasserstraßen und der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen, bei der Frage der Wasserumschlagstarife wie der Gestaltung der Reichswasserstraßenverwaltung. / Das Studium des äußerst instruktiven Geschäftsberichtes der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer wird für jeden Wirtschaftler und Verkehrspolitiker von Interesse und Nutzen sein.

Das Rotorschiff und seine physikalischen Grundlagen. Von Dipl. Ing. I. Ackeret, Abteilungsleiter an der Aerodynamischen Versuchsanstalt zu Göttingen. 48 Seiten, 44 Abbildungen im Text und auf 7 Tafeln. Verlag von Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen.

Der sensationelle Erfolg des eigenartigen Flettner'schen Windkraftschiffs hat plötzlich das große Publikum auf Dinge aufmerksam werden lassen, die bis dahin nur im engsten Kreise der Fachleute verhandelt zu werden pflegten. Man wünscht eine Erklärung dafür, wie es möglich ist, daß ein verhältnismäßig schlanker, schnell rotierender zylindrischer Turm eine zehnmal so große Segelfläche ersetzen kann. Herr Dipl. Ing. Ackeret, dem die ersten Messungsergebnisse über rotierende Zylinder zu verdanken sind, hat es unternommen, eine gemeinverständliche Darlegung dieser Dinge zu verfassen. Es ist ihm gelungen, den von Natur aus verwickelten Stoff in eine leichtfaßliche und anschauliche Form zu bringen.

Die Grundlagen des praktischen Schiffbaues. Von Franz Judaschke, Schiffbauingenieur. 108 Seiten mit 62 Abbildungen und 2 Tafeln. In Ganzleinen RM. 5,60. Verlagsbuchhandlung Carl Schmidt & Co., Berlin W 62, Lutherstraße 14.

Die Voraussetzungen für die Grundlagen des Schiffbaues sind von altersher dieselben geblieben, aber gerade die Steigerung in der Größe der Bauten, wie sie der reine Eisenschiffbau gezeitigt hat, brachte auch in die Praxis des Schiffbaues das Bestreben, mit allem Ernst die wissenschaftlichen Fragen auf dem Gebiete der Festigkeit, Betriebssicherheit und Wirtschaftlichkeit systematisch zu fördern. Das vorliegende Buch des bekannten Fachmannes behandelt die wesentlichen Gesichtspunkte des modernen Schiffbaues vom praktischen Standpunkte aus. Das Buch zerfällt in folgende Hauptabschnitte: Schwimmfähigkeit, Formgebung, Baustoffe, Konstruktionsformen, Einrichtung, Ausrüstung und Instandhaltung, Typenbildung und Schiffstile.

Politischer Almanach 1925. Jahrbuch des öffentlichen Lebens, der Wirtschaft und der Organisation. Herausgegeben von Maximilian Müller-Jabusch. 700 Seiten. In Ganzleinen Mk. 25.— K. F. Köhler Verlag in Berlin und Leipzig.

Der im Inflationsjahr nicht erschienene politische Almanach hat bereits früher in der Tages- und Fachpresse begeisterte Zustimmung gefunden. Dieses Mal ist er an Umfang mehr als verdoppelt, im Format vergrößert. Eine Anzahl neuer und wichtiger Kapitel ist eingefügt worden, die bestehenden sind ausnahmslos erweitert und noch praktischer gestaltet. Der Almanach ist mit sehr weitgehender und sachlicher Unterstützung der Behörden des Reiches, der Länder, der Kommunen und zahlreicher Verbände des In- und Auslandes geschaffen worden. Es wäre zu begrüßen, wenn der Almanach in seinem Abschnitt „Verkehrswesen" neben Bahn, Post, Seeschiffahrt und Flugwesen auch die wichtigsten Daten für die Binnenschiffahrt bringen würde.

Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkraft. Jahrg. 1 Nr. 12. Verlag Felix Kreis, Stuttgart.

Der rührige Südwestdeutsche Kanalverein hat die letzte Nummer des ersten Jahrganges seiner Zeitschrift den badischen Wasserstraßen- und Kanalprojekten gewidmet. Neben dem von Herrn Syndikus Dr. Schneider erstatteten ausführlichen Tätigkeitsbericht der Landesgruppe Baden des Südwestdeutschen Kanalvereins für das Jahr 1925 enthält die Dezembernummer beachtenswerte Abhandlungen über „Neckarkanalisierung und Neckarwasserkräfte" (von Regierungsbaurat Honikel, Heidelberg), „Die Schiffahrt Badens" (von Dr. Alfred Linden, Mannheim), „Badische Häfen" (von Stadtbaurat a. D. Horowitz, Mannheim) usw.

★

Der Hauptschriftleitung sind folgende Bücher zugegangen, deren Besprechung vorbehalten bleibt:

25 Jahre deutsches Tiefbaugewerbe.
Herausgegeben vom Reichsverband des Deutschen Tiefbaugewerbes. Berlin, Karl Heymanns Verlag 1925.

Gemeindearbeiterstreiks und Technische Nothilfe.
Betrachtungen und Zusammenstellungen auf Grund des mitteldeutschen Gemeindearbeiterstreiks Oktober 1924. Bearbeitet von Syndikus Feuerherdt, Geschäftsführer des mitteldeutschen Arbeitgeberverbandes der Kreise und Gemeinden Magdeburg 1925. Selbstverlag.

Verhandlungen des 12. Seeschiffahrtstages.
Herausgegeben vom Deutschen Nautischen Verein, Verband Deutscher Seeschiffervereine.

Das Wasserstraßengesetz, seine Entstehung, und Bedeutung für die tschechoslowakischen Wasserstraßen.
Von Emmerich Zulkowsky, Oberinspektor der Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg. Sonderdruck aus den „Wasserwirtschaftlichen Mitteilungen" des Deutschen Meliorationsverbandes für Böhmen.

FIRMENNACHRICHTEN

Auf der Schiffswerft von Gebrüder Wiemann in Brandenburg lief am 12. Januar 1926 ein für eine Hamburger Reederei bestimmter Schleppdampfer von ca. 39 m Länge und 6 m Breite von Stapel. Das Schiff erhält eine Dreifach-Expansions-Maschine mit Oberflächenkondensation von 280 PS und einen Kessel von 80 qm Heizfläche und 17 Atm. Spannung. Auf derselben Werft sind jetzt zwei Monopelschlepper mit der gleichen Maschinen- und Kesselanlage fertiggestellt, die in Kürze nach dem Rhein—Herne-Kanal überführt werden sollen. Im Bau befindet sich noch ein für Berlin bestimmter Passagierdampfer von 40 m Länge und 6,5 m Breite, der allen Anforderungen der Neuzeit entsprechend ausgerüstet wird. Die Werft von Gebrüder Wiemann, deren Schiffe sich von jeher durch sorgfältige Ausführung und hohe Schleppleistungen vorteilhaft auszeichneten, ist erfreulicherweise bis jetzt noch ausreichend beschäftigt gewesen. Sie hat im Jahre 1925 neben verschiedenen Schlepp- und Passagierdampfern auch mehrere Motorschiffe für die Frachtschiffahrt zur Ablieferung gebracht.

Schiffsmakler-Firma Ernst Witte. Der Schiffsmakler-Firma Ernst Witte (Offene Handelsgesellschaft), Hamburg 8, Dovenfleth 50/51, welche sich bisher ausschließlich mit dem An- und Verkauf sämtlicher See-, Binnen-, Hafen- und Luxusfahrzeuge befaßte, ist auf Grund behördlicher Genehmigung ab 1. Dezember 1925 die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes als Schiffs-Taxator und Schiffs-Auktionator für sämtliche See-, Binnen-, Hafen- und Luxusfahrzeuge, sowie für Schiffsmaschinen und Schiffsausrüstungen aller Art erteilt worden.

Ein neues Schiffsbüchsenmaterial. Neue Wege in der Reibungstechnik. Dampf- oder Motorboote mußten oft tagelang aus dem Betrieb genommen werden, um an denselben Sternradbüchsen oder Propellerbüchsen auszuwechseln. Bei Verwendung von Poro-Schiffsbüchsen führt dies zur Seltenheit. Die bisherigen Weißmetall-Schiffsbüchsen mußten mindestens ein- bis zweimal im Jahre ausgegossen werden. Die von der Deutschen Poro-Bronce-Verkaufsgesellschaft in Baden-Baden in den Verkehr gebrachten Spezial-Büchsen, die sich im In- und Auslande mit bestem, langjährigen Erfolge bewähren, können 2—3 Jahre eingebaut bleiben. Dieselben eignen sich hauptsächlich dort, wo Lager im Wasser laufen. Poro-Büchsen brauchen nicht mit Oel oder Fett geschmiert werden, Wasserschmierung genügt. Aber auch für Maschinen-Büchsen, Excenter-Büchsen und Lager, die unter hohem Druck, Wärme und Belastung laufen, oder solche mit hoher Tourenzahl (bis zu 10 000 Umdrehungen), ist Poro-Bronce sehr geeignet. Dieselbe bietet erhebliche Vorteile bester Phosphorbronce gegenüber. Infolge der selbstkühlenden und Schmiermittel ersparenden Eigenart der Bronce wird eine bedeutend erhöhte Lebensdauer erzielt. Im Schiffs- und Maschinenbau kann man ohne weiteres die geringen Beschaffungskosten und Lohnersparnisse überschlagen, wenn man das mehrmalige Ausbessern im Jahre, gegenüber den Poro-Schiffs-Büchsen, welche mehrere Jahre im Betriebe belassen werden können, berücksichtigt.

Neubau der Rhein-Personenschiffahrt. Die Flotte der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird in diesem Jahre um 2 neue Schiffe vermehrt werden. Die beiden Dampfer für die Personenschiffahrt auf dem Rhein sind bereits in Auftrag gegeben und werden auf der Schiffswerft von Gebr. Sachsenberg A. G. in Köln-Deutz gebaut. Während die bisher für die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft gebauten Rheindampfer bisher mit Steuervorrichtungen ausgerüstet sind, die durch eine besondere Dampfmaschine betrieben werden müssen, wird eine der Neubauten mit Flettner-Ruder versehen werden.

Neue Eil-Frachtdampfer für die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft. Für die Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft, die erst im vergangenen Jahre zwei neue Eil-Frachtdampfer im Elbe-Eilfrachtverkehr Hamburg-Sachsen und umgekehrt eingestellt hat, ist während der Weihnachtsfesttage von den auch in diesem Jahre wieder in Auftrag gegebenen zwei neuen Eilfrachtdampfern der auf der Werft in Dresden-Uebigau neu erbaute Eilfrachtdampfer „Mulde“ in Hamburg eingetroffen. Der Doppelschraubendampfer „Mulde“ hat Maschinen in Stärke von 360 PS und eine Ladefähigkeit von 560 Tonnen und stellt mit dem ebenfalls in nächster Zeit fertig werdenden Eilfrachtdampfer „Mosel“, der gleiche Stärke und Ladefähigkeit hat, eine weitere sehr wertvolle Vermehrung des Eilschiffsparkes der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft dar, deren Hauptaugenmerk nach wie vor auf regelmäßige Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie schnellste Reisen der Schiffe gerichtet ist.

Neubauaufträge. Die Gutehoffnungshütte Oberhausen hat für ihre Walsumwerft den Auftrag auf Lieferung eines 300-t-Eilgüterschiffes für die märkischen Wasserstraßen erhalten. Das Schiff wird durch einen direkt umsteuerbaren, kompressorlosen 6-Cyl.-MAN-Schiffsdieselmotor angetrieben und Motorladewinden erhalten. Auch an dem Bau eines für die Spree bestimmten Personenbootes ist die Gutehoffnungshütte durch Lieferung vorgearbeiteten Materials beteiligt.

Der Nummer dieses Blattes liegt ein Prospekt der weltbekannten Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther A. G., Braunschweig, über die Verbreitung ihrer schwimmenden pneumatischen Getreideheber in den Häfen Europas bei. Wie wir erfahren, beträgt die Gesamtstundenleistung dieser von der vorgenannten Firma bisher gelieferten Heber 11 000 Tonnen.



33. Jahrgang
15. Februar 1926
Heft 2

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN

HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Die deutsche Binnenschiffahrt im Jahre 1925

Von Syndikus Erich Schreiber, Berlin

Hauptgeschäftsführer
des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Mit hoffnungsgeschwellten Segeln und dem sicheren Steuer einer gefestigten Währung ist das deutsche Staatsschiff in das Jahr 1925 gefahren, die sturmerprobte Mannschaft bereit, im Kampf mit Wetter und Wogen auf dem einmal eingeschlagenen Kurse dem Hafen einer befriedeten Wirtschaft zuzusteuern. Es schien eine glückhafte Fahrt: Produktionszahlen und Handelsumsätze nahmen zu, die Zahl der Vollarbeitslosen fiel von 535 000 am 1. 1. 25 auf 195 000 am 1. 7. 25 — da ballten sich die Wolken, die bereits in den ersten Monaten des Jahres in dem mit unerbitterlicher Regelmäßigkeit fallenden Preisstande der Aktienwerte am Horizont der Wirtschaft sich abgezeichnet hatten, immer mehr zusammen, die Zahl der Erwerbslosen fing wieder an zu steigen, die graue industrielle Reservearmee in den Vorstädten vermehrte sich von Tag zu Tag, Unternehmungen, deren Fundamente Jahrhunderte weit zurückreichten, gerieten ins Wanken, ihre Trümmer deckten die bereits vor ihnen wie Kartenhäuser in sich zusammengesunkenen Inflationsgründungen . . . . und das Klingen und Tönen der Weihnachtsglocken ging unter in den klagenden Sirenen der Wirtschaft: S. O. S. . . . S. O. S — „Schiff in Not" steuert ins neue Jahr.

Viel ist schon über die Ursachen der Wirtschaftskrise, die heute über unser Vaterland hereingebrochen ist, philosophiert worden, und das Rauschen im Blätterwalde der Tages- und Fachpresse wird noch lange nicht verstummen. Die nachstehenden Zeilen beabsichtigen keineswegs. in den doctrinären Streit der Krisentheoretiker einzugreifen. Berufeneren Geistern sei es vorbehalten, die Analyse unserer heutigen Krisenerscheinungen zu finden. Mögen deren Ursachen in dem mangelnden Betriebskapital oder der unzureichenden Ausnutzungsfähigkeit der Kapazität der Unternehmungen zu suchen sein, für eine Betrachtung der Binnenschiffahrtsverhältnisse im Jahre 1925 ist in erster Linie die Tatsache der allgemeinen Wirtschaftskrise als solche von Belang. Daß die Binnenschiffahrt von den Auswirkungen nicht verschont geblieben ist, ist bei der organischen Abhängigkeit der Funktion der Gütervermittlung von der Intensität des Wirtschaftslebens eine leider nur allzu selbstverständliche Tatsache, eine Tatsache, die durch die Bilanzen der Gesellschaften für das Jahr 1925 noch früh genug wird zahlenmäßig erhärtet werden.

Dieses Bild wird auch nicht verschoben durch die statistischen Verkehrsergebnisse des Jahres 1925, die, soweit

sie bisher vorliegen, für die Gesamtheit der an 21 der wichtigsten Verkehrspunkte[1]) angekommenen und abgegangenen Güter einen Zuwachs von fast 20 v. H. gegenüber 1920 aufweisen, — wenn sie auch hinter den Vorkriegszahlen naturgemäß nicht unwesentlich zurückstehen. Es erübrigt sich wohl, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, daß erst die tonnenkilometrischen Angaben, d. h. die vergleichende Feststellung, wie oft die Leistung, eine Tonne 1 km weit zu befördern, innerhalb eines Zeitraumes vollbracht worden ist, besser noch die vergleichende Feststellung des kilometrischen Verkehrs: d. h. die Inbeziehungsetzung der gesamten tonnenkilometrischen Transportleistung mit der Ausdehnung des Verkehrsnetzes einen Maßstab für die tatsächlichen Verkehrsleistungen eines Transportmittels — insbesondere zur Beurteilung der Wettbewerbslage gegenüber anderen Verkehrsmitteln — bieten. Andererseits ist die Abhängigkeit der Verkehrslage der Binnenschiffahrt von der allgemeinen Wirtschaftslage aus den nachstehenden Zahlen klar ersichtlich, wenn man nicht die statistischen Jahresergebnisse 1925 zu 1924 in Beziehung setzt, sondern Monat für Monat Vergleiche zieht: Man kommt so zu dem —nicht überraschenden — Ergebnis, daß der verhältnismäßig hohe Jahresdurchschnitt vor allem auf das Konto der ersten sechs Monate zu setzen ist, die ja — wie ich vorstehend dargelegt habe, — unter dem Zeichen des „glückhaften Schiffers" standen. Die Gesamtheit der im ersten Halbjahr 1925 an 21 Hauptverkehrspunkten angekommenen und abgegangenen Güter übertraf die des Vorjahres (Januar bis Juni 1924) um 39,9 v. H., im zweiten Halbjahr stellen sich die Verkehrsergebnisse des Jahres 1925 zu denen des Jahres 1924 nur wie bei 103,9 : 100.[2])

	1924		1925		1925 in v. H. mehr als 1924		1925 mehrals 1924 insges.
	an	ab	an	ab	an	ab	
Januar .	1 584	1 736	4 133	4 062	160,9	134,0	
Februar .	2 469	2 307	3 893	3 774	58,1	63,6	
März . .	3 448	3 465	4 554	4 419	32,1	27 5	39,9 v. H
April . .	3 995	4 402	4 354	4 681	9,0	6,3	
Mai . .	3 430	3 892	5 080	5 276	48,1	35,5	
Juni . .	3 914	4 115	4 819	5 211	23,1	26,6	
Juli . .	5 007	5 059	5 789	5 858	15,6	15,8	
August .	4 815	4 655	5 622	5 682	16,8	22,1	
September	4 978	5 060	5 443	5 136	9,3	1,5	5,9 v. H.
Oktober .	5 331	5 593	5 723	5 406	7,3	—3,5	
November	4 339	4 577	5 447	4 965	25,5	8,5	
Dezember	4 745	4 490	3 490	3 577	—35,9	—25,5	
Jan.m.Dez.	48 055	49 351	58 347	58 047	21,4	17,6	19,5 v. H.

Nun ist aber zu berücksichtigen, daß die Verkehrszahlen als solche unter dem Gesichtspunkte der Rentabilität der Betriebe absolut kein wirtschaftlicher Gradmesser sind. So ist auch das Jahr 1925 für die deutsche Binnenschiffahrt wohl ein mehr oder weniger verkehrsreiches, aber ein vollkommen unwirtschaftliches Jahr gewesen. Dies ist um so bemerkenswerter, als die natürlichen Voraussetzungen, insbesondere die Wasserstände auf den einzelnen Stromgebieten fast durchweg wenig zu wünschen übrig ließen: Auf dem Rhein dauerten die Unterbrechungen der Schiffahrt durch Hochwasser oder Eis nur einige Tage. In den Monaten Januar, Juli, November und Dezember zwang der Wasserstand vorübergehend zu erheblichen Beschränkungen der Abladetiefe. Die Wasserstandsverhältnisse der Weser waren allerdings nicht so günstig wie in dem äußerst regenreichen Vorjahre, das fast während der ganzen Schiffahrtsperiode die volle Abladung der Schiffe auf der Weserstrecke ermöglicht hatte. Immerhin ist auch der Durchschnittswasserstand der Weser günstiger gewesen als der Durchschnitt eines Jahrzehnts. Auf der Elbe waren die Wintermonate zu Anfang des Jahres 1925 — abgesehen von geringem Treibeis, das sich bis Wallwitzhafen erstreckte — völlig eisfrei, sodaß die Schiffahrt nennenswerten Unterbrechungen nicht ausgesetzt war. Schon am 20. Februar 1925 konnte auf der Elbe der regelmäßige Schiffahrtsverkehr wieder eröffnet werden. Die Wasserverhältnisse der Elbe gestalteten sich von Jahresbeginn bis zum Monat Juni durchweg günstig. In den Monaten Juni und Juli ging jedoch der Wasserstand erheblich zurück. (Magdeburger Pegel am 22. 6. 25: plus 26 cm, 6. 7. 25: plus 22 cm.) Bereits im August trat aber eine Besserung der Wasserverhältnisse ein, die bis Ende des Jahres — am 24. 12. 1925 wurde die Schiffahrt infolge Eisganges geschlossen — eine zufriedenstellende Abwicklung des Schiffahrtsverkehres gewährleistete. Auch auf der Oder setzte das Frühjahr 1925 zeitig mit gutem Wasserstande ein, der — bis auf zwei Kleinwasserperioden: Juni und Oktober — bis zum Eintritt des Frostes anhielt. Das Anfang Juli eingetretene Hochwasser der Oder hat den Schiffahrtsverkehr nur wenig beeinträchtigt.

Um so bedauerlicher ist die mangelhafte wirtschaftliche Ausnutzungsmöglichkeit der Binnenschiffahrt im Jahre 1925.

Auf dem Rhein lagen während des ganzen Jahres rund 40 v. H. der gesamten Dampferflotte still. Von 13 Dampfschiffsreedereien mit 100 000 PS Leistungsfähigkeit war im Sommer die Hälfte des Dampferparkes ohne Beschäftigung. Die Fahrzeuge wurden aus dem Betriebe gezogen, weil die Schlepplöhne mangels ausreichender Transporte kaum die Unkosten selbst der technisch erstklassigen Boote deckten. Auch der Kahnpark der deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften konnte nicht voll ausgenutzt werden. Insbesondere lagen in den Monaten April bis Juni Hunderte von Fahrzeugen auf der Duisburger Reede ohne Beschäftigung. Daß dieses Ueberangebot von Kahnraum die Frachten ungemein drückte, liegt auf der Hand. Die Frachtsätze blieben hinter denen des Jahres 1924 teilweise ganz erheblich zurück, erreichten auch im Jahresdurchschnitt nicht die des Jahres 1913.

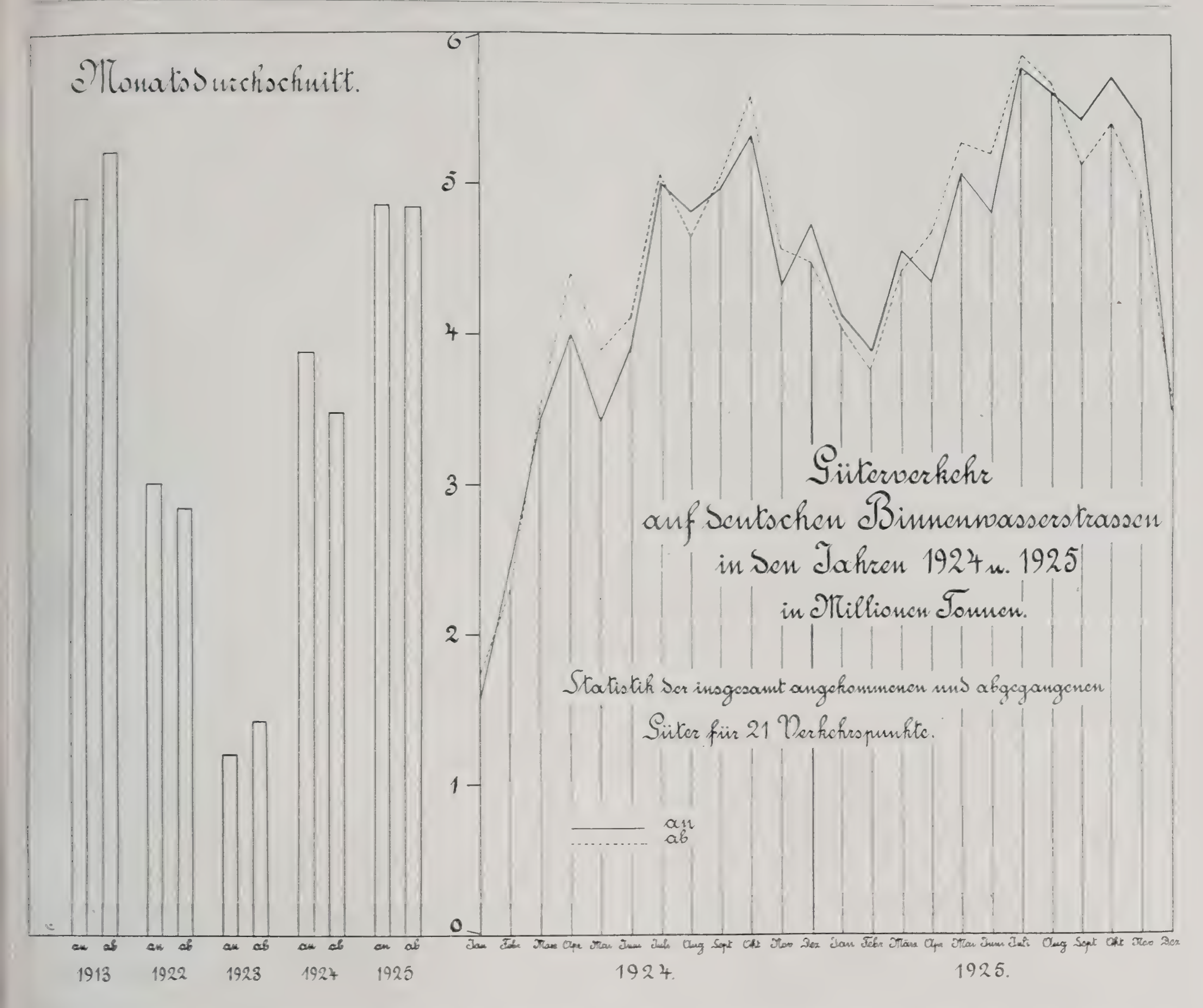
Der Weserverkehr hat im Jahre 1925 Rekordzahlen aufzuweisen. Die Bremer Schleuse zählte 7 344 Schiffe mit 1,755 Millionen Tonnen Ladung gegen 4 916 Schiffe mit 1,208 Millionen Tonnen Ladung im Vorjahre. Die Zunahme der Ladung betrug somit 45 v. H. gegenüber 1924, gegenüber 1913 sogar 55 v. H. Dieser Verkehrszuwachs ist aber einzig und allein der im Kriege fertiggestellten Verbindung über den Ems—Weser-Kanal zur Ruhr zu danken. Mehr als die Gesamtzunahme entfällt auf Kohlentransporte von der Ruhr nach der Unterweser. Der Talverkehr als solcher bleibt im Berichtsjahre noch mit 67 000 t hinter dem Talverkehr 1913 zurück. Auch im Bergverkehr ist der Vorkriegsstand noch nicht erreicht. Die katastrophal niedrige Bergfracht — insgesamt nur ein Sechstel der Talfracht — bedingt, daß von einem wirtschaftlich erfolgreichen Schiffahrtsjahr der Weser — trotz der Rekordverkehrsziffern — nicht gesprochen werden kann.

Die trostlose Wirtschaftslage des westdeutschen Kanalgebietes darf als notorisch gelten. Auch im Jahre 1925 hat ein großer Prozentsatz des Schiffsparkes vollkommen still gelegen — infolge der allgemeinen Geschäftsflaue sowohl infolge der hohen Kanalabgaben (Schiffahrtsabgaben und Monopolschlepplöhne), die bei Kohlen ca. 60 v. H. der Bruttofracht, bei Zucker über 80 v. H. ausmachten.

Ein fast ununterbrochener Mangel an Güterangebot — namentlich im Bergverkehr ab Hamburg — gab der Elbeschiffahrt des Jahres 1925 das Gepräge. Die mit geringen Ausnahmen während des ganzen Jahres mangelnde Zufuhr von Importgütern sammelte im Hamburger Hafen ständig größere Kahnreserven. Die Bergfrachten gestatteten, man kann sagen durchweg, in keiner Weise eine Deckung

[1]) Königsberg i. Pr., Cosel, Breslau, Stettin und Swinemünde, Berlin (inneres Stadtgebiet), Magdeburg, Hamburg, Hannover und Umgegend, Emshäfen, Duisburg, Mannheim und Ludwigshafen, Karlsruhe, Kehl, Frankfurt a. M., Aschaffenburg, Passau und Regensburg. Unterweser (Schleuse Hemeling), im Ruhrgebiet (Schleuse Münster), (Schleuse Duisburg), im Ausland über Emmerich, im Ausland über Schandau.

[2]) „Wirtschaft und Statistik", 1925, Heft 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17, 19, 21, 1926, Heft 1 und 3.



der Selbstkosten. An der Mittelelbe lag in den Monaten März bis Mai ein erheblicher Kahnpark still, der auf den Frachtenmarkt drückte. Im oberelbischen Geschäft erreichte die Zuckerausfuhr aus Böhmen bei weitem nicht den Umfang des Vorjahres. Auch der Exportverkehr von Gütern aus Sachsen und der Tschechoslowakei war und ist in ständigem Rückgang begriffen.

Die Transportmenge der Oder ist für das Jahr 1925 vielleicht ebenso groß wie im Vorjahre, die Gesamtfrachteinnahme dürfte aber beträchtlich hinter der des Jahres 1924 zurückbleiben. In verhängnisvoller Weise — und weit intensiver als im Vorjahre — machte sich die Teilung Oberschlesiens geltend. Besonders fühlbar war der Wirtschaftskrieg mit Polen, insbesondere der Mangel der Anlieferung polnischer Kohle seit Mitte Juni. So mußte, um in Ausnutzung der günstigen Wasserstände die Schiffahrt überhaupt am Leben zu erhalten, alles versucht werden, Ladung auf die Wasserstraße zu ziehen. Das war aber nur möglich bei Einräumung niedrigster Frachten. Der Frachtenmarkt war denn auch dauernd in rückläufiger Bewegung. Bis zum 31. 1. 25 betrug die vom Frachtenausschuß festgesetzte Kohlenrate Cosel—Berlin 7,— M. Der Frachtenausschuß stellte dann seine Tätigkeit ein — und im „freien Spiel der Kräfte" sanken sofort die Frachten. Im Durchschnitt lag die Kohlenfracht während des ganzen Jahres um 80 Pfg. unter der des Jahres 1924, auch im Güterverkehr wurden die Sätze des Vorjahres nicht erreicht.

Als Verbindungsglied zwischen Elbe und Oder hatten die Märkischen Wasserstraßen ohnedies unter der Depression, die der Geschäftslage auf den beiden großen Strömen im Berichtsjahre das Gepräge gab, zu leiden. Bei der gedrückten Frachtenlage wurden die Schiffahrtsabgaben, die gegenüber der Vorkriegszeit als unverhältnismäßig hoch zu bezeichnen sind, äußerst belastend empfunden. Die wiederholten Anträge der Interessenten auf angemessene Ermäßigung der Abgaben haben jedoch bisher zu keinem Ergebnis geführt.

Alles in allem kann man sagen, daß unter dem Gesichtspunkte der Rentabilität der Betriebe das Jahr 1925 eines der ungünstigsten Nachkriegsjahre der Binnenschiffahrt zu nennen ist, teils infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Depression, nicht zuletzt aber auch in Auswirkung der tarifpolitischen Maßnahmen der Reichsbahn und der steigenden Konkurrenz der ausländischen Gesellschaften auf den internationalen Strömen Rhein, Elbe, Oder und Donau.

Reichsbahndirektionspräsident Wulff, Berlin, führt in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (1926, Heft 1) aus, daß die Geldknappheit und Kreditnot während des Jahres 1925 im Eisenbahnverkehr u. a. darin zum Ausdruck gekommen seien, daß der Anteil des Stückgutverkehrs am Gesamtverkehr verhältnismäßig stark war, da viele Bezieher wegen mangelnder Geldmittel nicht in der Lage sind, wie früher ganze Wagenladungen zu kaufen.

Es liegt auf der Hand, daß die Binnenschiffahrt mit ihren naturgemäß längeren Lieferfristen und verhältnismäßig großen Transportgefäßen erst recht unter diesen Exponenten der Wirtschaftskrise, Kapitalnot und Kreditmangel, zu leiden hatte.

Die Tarifpolitik der Reichsbahn bewegte sich in den seit 1920 beschrittenen Bahnen. Die Verwaltung überbot sich in der Einführung von Ausnahmetarifen, war aber äußerst zurückhaltend in der Gewährung von Binnenumschlagstarifen, die — in ausreichender Anzahl — allein in der Lage wären, ein Aequivalent zu bieten, gegenüber den Wirkungen des Staffeltarifsystems für die Wettbewerbslage der Binnenschiffahrt. Das Ergebnis der im Juli stattgefundenen Reichsbahn-Verwaltungsratssitzung, der Beschluß, die bisherige, der Einführung von Binnenumschlagstarifen grundsätzlich abgeneigte Stellungnahme der Reichsbahn aufzugeben und in eine sachliche Prüfung der aus den Kreisen der Binnenschiffahrt gestellten Anträge einzutreten, ließ zwar die Hoffnung aufkeimen, die Reichsbahn gedenke endlich einmal in die Tat umzusetzen, was sie aus autoritativem Munde schon so oft hatte verkünden lassen: Gemeinschaftsarbeit im Dienste der Volkswirtschaft, Gedanken, denen besonders der Staatssekretär a. D. und Reichsbahndirektor Vogt auf der Münchener Tagung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt (Juli 1925) so beredten Ausdruck gegeben hat. Ein positives Ergebnis hat dieser Beschluß bis heute so gut wie nicht gezeitigt. Die schädlichen Auswirkungen, die die Reichsbahn-Tarifpolitik, insbesondere in Verbindung mit der „Verkehrswerbung" für die Binnenschiffahrt besonders im vergangenen Jahre gezeitigt hat, werden klar zu Tage treten, wenn die tonnenkilometrischen Berechnungen für den Wasserstraßenverkehr vorliegen. Für die Reichsbahn ergibt sich — nach den bisher aufgestellten Statistiken — für 1925 eine Leistung von rund 59 Milliarden t/km, während das Jahr 1913 61,7 Milliarden t/km aufweisen kann. Ein erheblicher Verkehrsrückgang ist also für den Schienenweg nicht festzustellen, darf aber für den Wasserweg als bestimmt angenommen werden. Der Prozentsatz des Verkehrs, den die Binnenschiffahrt an die Eisenbahn und an die in Verfolg der Friedensverträge entstandenen und dank der tatkräftigen Subvention von Seiten ihrer Regierungen von Jahr zu Jahr aufblühenden ausländischen Schiffahrtsgesellschaften verloren hat, würde bestimmt noch größer sein, wenn die deutschen Gesellschaften und Privatschiffer nicht oft genug ohne Rücksicht auf die Selbstkosten Transporte zu Frachtsätzen übernommen hätten, die als unrentabel und verlustbringend zu bezeichnen sind, die nur deswegen gefahren werden, um die Binnenschiffahrt im Betrieb zu halten, in der Hoffnung, ihr so leichter über die Krisenzeit hinweg zu helfen.

Reich an Enttäuschungen, arm an Hoffnungen betritt die deutsche Binnenschiffahrt die Schwelle des neuen Jahres. Geschwächt in jahrelangem Kampfe, aber nicht mutlos hat sie das Ringen im neuen Jahre begonnen. Ist es doch nicht das erste Mal, daß es galt, „statt weiterer Förderung die kümmerliche Erhaltung der deutschen Binnenschiffahrt zur bitteren Pflicht aller ihr zugewandten Kräfte zu machen." Allen Wirrnissen trotzt die felsenfeste Ueberzeugung, daß die deutsche Binnenschiffahrt den Existenzkampf bestehen wird und aller Zweifel an der Zukunft geht unter in dem sieghaften Bewußtsein, das jeden deutschen Schiffer durchpulst und dem der Führer der deutschen Binnenschiffahrt, Generaldirektor Dr. Ott, in seinem Geleitwort zum neuen Jahr in den treffenden Worten Ausdruck gegeben hat:

„Das Allerschlimmste ist überwunden. Wir sind am, wenn auch bitterharten, Anfange einer neuen, wieder mit ganzer Kraft dem Fortschritte gewidmeten Zeit!"

Was muß die Schiffahrt vom Völkerbund wissen?

Vom Ministerialrat Oppermann
im Reichsverkehrsministerium Berlin.

In der gegenwärtigen Zeit, in der die deutsche Oeffentlichkeit viel von dem Eintritt Deutschlands in den Völkerbund spricht, dürfte es für die Schiffahrtskreise von Interesse sein, kurz über diejenigen Einrichtungen des Völkerbundes unterrichtet zu werden, die sich mit den Verkehrs- und demgemäß auch mit den Schiffahrtsfragen befassen. Für alle diejenigen, die dem Völkerbund ablehnend gegenüberstehen, sei zunächst bemerkt, daß der Völkerbund gewissermaßen ein doppeltes Gesicht hat: ein politisches und ein fachtechnisches. In der großen Oeffentlichkeit ist meist nur das politische bekannt, weil in der Tagespresse in der Hauptsache nur die großen politischen Fragen, die fast ausschließlich das eigentliche Arbeitsfeld der beiden weiter unten behandelten Hauptorgane des Völkerbundes, der Völkerbundversammlung und des Völkerbundrates, bilden, eingehender erörtert werden, während die von anderen Einrichtungen des Völkerbundes bearbeiteten fachtechnischen Angelegenheiten in der großen Oeffentlichkeit weniger Interesse erwecken und deshalb in der Regel eine nur flüchtige Behandlung in der Presse erfahren. So kommt es, daß diese fachliche Tätigkeit des Völkerbundes sich gewissermaßen mehr im Verborgenen abspielt, daß sie, soweit sie der größeren Oeffentlichkeit bekannt wird, meist mit der politischen Tätigkeit zusammengeworfen wird und daß sie auf diese Weise naturgemäß keine gerechte Würdigung erfährt. Dies gilt insbesondere auch von den Leistungen des Völkerbundes auf dem Verkehrsgebiet, von denen allein hier die Rede sein soll. Die hier oft geübte scharfe Kritik ist an sich verständlich, wenn man lediglich die bisherigen Ergebnisse betrachtet, die bis auf einige wenige Ausnahmen für die deutsche Praxis ziemlich belanglos erscheinen. Man darf jedoch diese Tätigkeit des Völkerbundes nicht mit den Augen des praktischen Verwaltungsbeamten oder gar mit denjenigen des Leiters eines Betriebsunternehmens anschauen. Denn der meist sehr allgemein gehaltene Inhalt der bisherigen internationalen Verkehrsabkommen kann ganz naturgemäß den praktischen Sinn des Verwaltungsbeamten und des Betriebsunternehmers nicht befriedigen. Aber der Völkerbund hat nun einmal auf den verschiedenen Fachgebieten keine Exekutive, wie sie der Staatsverwaltung und der Leitung eines Betriebsunternehmens zur Verfügung stehen, und er hat auch keine Möglichkeit zur Normenbildung. Seine Aufgabe erschöpft sich, von gewissen schiedsrichterlichen Funktionen abgesehen, in der Vorbereitung der internationalen Verkehrsabkommen. Die eigentliche Gestaltung dieser Uebereinkommen liegt bei den beteiligten Staaten selbst. Wer also an dem Inhalt der bisherigen internationalen Verkehrsabkommen Kritik übt, der muß sich damit an die Staaten, nicht aber an den Völkerbund wenden. Mit Bezug auf das fachtechnische Wirken des Völkerbundes kann demnach nur die Frage entstehen: ist diese vorbereitende Tätigkeit notwendig und zweckmäßig?

Hierzu sei auf Grund eigenen Miterlebens kurz auf Folgendes hingewiesen:

1. Der Verkehr wird zwangsläufig immer internationaler, auch z. B. auf solchen Gebieten wie die Binnenschiffahrt und Kraftfahrwesen, und er entwickelt sich immer mehr zu einem intensiven Weltverkehr, je schneller es der Technik gelingt, den Raum zu überbrücken. Die gegenseitige Anpassung der Grundeinstellung der verschiedenen Staaten zu den großen Verkehrsproblemen und die zur internationalen Regelung dieser Probleme notwendige Ausgleichung der Rechtsnormen sind deshalb unerläßliche Voraussetzungen für das freie Spiel der Kräfte, ohne das sich gerade die an dem internationalen Verkehr beteiligten Betriebsunternehmungen nicht zu dem entwickeln können, was sie sein müssen, nämlich zu Einrichtungen, die dem internationalen Handel und der Weltwirtschaft dienen und diese durch Höchstleistungen wirksam fördern. Die Schaffung gewisser (d. h. der durch das praktische Bedürfnis bedingten) internationalen Rechtsnormen als Basis für eine wirksame Entfaltung des internationalen Verkehrs ist mithin nicht nur zweckmäßig, sondern sogar notwendig. Aus letzterem Grunde wird sich ein gewisses internationales Verkehrsrecht im Laufe der kommenden Jahrzehnte zwangsläufig entwickeln, und zwar ganz ohne Rücksicht darauf, ob ein einzelner etwa abseits stehender Staat oder einzelne widerstrebende Interessentenkreise dies wollen oder nicht.

2. Jeder internationale Verkehrsvertrag, an dem eine Vielheit von Staaten beteiligt werden soll, bedarf einer gewissen Vorbereitung. Diese betreibt jetzt in der Regel der Völkerbund durch seine hierfür geschaffenen Einrichtungen. Wären diese Dauereinrichtungen, die sich naturgemäß eine gewisse Praxis im Laufe der Zeit aneignen, nicht vorhanden, so müßten ad hoc Unterausschüsse aus Staatenvertretern zur Vorbereitung des Verhandlungsstoffes eingesetzt werden, denen naturgemäß jene Praxis fehlen würde.

3. Diese Vorbereitung muß aus praktischen Gründen so eingerichtet werden, daß schon in diesem Stadium eine größere Anzahl Staaten beteiligt werden. Denn in Anbetracht der großen Zahl der schließlich beteiligten Vertragsstaaten muß der einer Staatenkonferenz zur Beschlußfassung vorgelegte Vertragsentwurf schon wesentlich geläutert sein, um ein gänzliches Auseinanderfallen der Beratungen auf der Hauptkonferenz zu verhindern. Bei Verträgen zwischen nur wenigen Staaten ist eine so intensive Vorbereitung nicht in gleichem Maße erforderlich. Aus diesem Grunde sind die für die Beratung der Verkehrsfragen beim Völkerbund geschaffenen Einrichtungen zur Vorbereitung allgemeiner internationaler Verkehrsabkommen besonders geeignet, weil zum mindesten alle diejenigen Staaten, die Mitglied des Völkerbundes sind, sich, zufolge ihrer im Artikel 23e des Völkerbundspaktes übernommenen Verpflichtung zur Förderung des Verkehrs, der Beteiligung an diesen Einrichtungen nicht entziehen können. Auch andere internationale Einrichtungen, wie die internationale Eisenbahnunion in Paris, die nur eine Vereinigung von Verwaltungen, nicht von Staaten ist, oder die internationalen Schiffahrtskommissionen, deren Mitglieder zwar Staaten sind, deren Aufgabenkreis jedoch auf die Ueberwachung der Fahrrinne der internationalen Ströme und ihre Freihaltung von Schiffahrtshindernissen sowie auf die Sicherstellung der Freiheit der Schiffahrt, d. h. der eigentlichen Betriebsoperationen, beschränkt ist, wären für die Vorbereitung der internationalen Verkehrsabkommen auf den entsprechenden Verkehrsgebieten nicht geeignet.

4. Der Inhalt der bisherigen allgemeinen internationalen Verkehrsabkommen (vergl. hierüber „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben", Band III, Seite 53 ff) bringt für die großen Kulturstaaten fast durchweg Selbstverständlichkeiten. Darin liegt aber auch nicht ihre Bedeutung. Man muß sich vor Augen halten, daß das internationale Verkehrsrecht noch in den Kinderschuhen steckt. Der Anfang der Entwickelung mußte demgemäß folgerichtig zunächst darin bestehen, in gewissen Grundproblemen eine internationale Angleichung der Anschauungen und des Rechts herbeizuführen, um eine Basis für eine künftige weitere Ausgestaltung der Normen zu besitzen. Wenn dieser erste Schritt in (leider nur) gewissem Umfang gelungen ist, so steckt darin schon ein nicht zu unterschätzender Erfolg. Moderne Verkehrsanschauungen verallgemeinern, heißt heute im Rahmen der Weltverkehrspolitik, Staaten auf sie festzulegen, deren abweichende oder gar gegensätzliche Anschauungen auf Ursachen beruhen, die in einer anderen Zivilisation oder Kultur oder auch sonst in nicht leicht zu überbrückenden historischen, rasseeigentümlichen, geographischen, klimatischen und ähnlichen Umständen begründet sind. Unter diesem Gesichtspunkt betrachtet ist im Verhältnis zu gewissen europäischen und besonders außereuropäischen Staaten ein nicht unwesentlicher Fortschritt erzielt: es ist gelungen, Staaten wie z. B. Rumänien, Persien, China, Siam usw. auf westeuropäische verkehrspolitische Grundanschauungen wie die Freiheit des Durchgangsverkehrs, die Freiheit der Schiffahrt (auf internationalen Strömen und in den Seehäfen), den Grundsatz der Gleichbehandlung und der Meistbegünstigung auf gewissen Gebieten (Abgaben verschiedener Art, Zollförmlichkeiten) u. a. m. zum Teil rechtsverbindlich (soweit die Staaten die Verkehrsabkommen schon ratifiziert haben), zum Teil wenigstens moralisch (durch die erfolgte Mitarbeit und die Zeichnung der Abkommen) festzulegen. Ist dieser Geist moderner liberaler Verkehrspolitik erst im Verlauf einiger Zeit durch ständige Uebung selbstverständliches Gemeingut der meisten am internationalen Verkehr beteiligten Staaten geworden, so wird die Plattform für weitere Ausgestaltung erforderlicher internationaler Verkehrsnormen vorhanden sein.

5. Anders ist, wie schon angedeutet, der Inhalt der vom Völkerbund betriebenen internationalen Verkehrsabkommen mit Bezug auf das Verhältnis der großen europäischen, schon bisher am internationalen Verkehr beteiligten Staaten zu beurteilen. Hier sind gegenüber schon Bestehendem keine Fortschritte, ja sogar Rückschritte erkennbar. Der Grund hierfür ist in der Hauptsache darin zu suchen, daß die Nationen heute noch nicht in der Lage sind, die Verkehrsfragen unter rein wirtschaftlichen und fachlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Die Ursache hierfür liegt einerseits in einem Systemfehler bei fast allen Staaten der Welt, andererseits ist sie wohl noch eine Folgeerscheinung des Weltkrieges. Jeder, der diesen ganz zweifellosen Mangel aus eigener Anschauung beurteilen kann, wird insoweit die Kritik der Interessentenkreise an den bisher mageren Ergebnissen der Bemühungen des Völkerbundes nur unterschreiben. Die Beseitigung oder wenigstens erhebliche Besserung dieses Mangels ist jedoch mit einigem guten Willen leichter zu erreichen, als dies zunächst erscheinen möchte. Es ist dies nämlich in der Hauptsache eine unschwer zu lösende Systemfrage. Wenn alle an den Verhandlungen beteiligten Staaten sich zu der Einsicht entschließen, daß Verkehrsverhandlungen kein Tummelplatz für Außenpolitik, sondern das Mittel sind, um die beste Grundlage für den verkehrswirtschaftlichen Aufschwung aller beteiligten Nationen zu schaffen, wenn sie sich zu der Erkenntnis durchringen, daß wirklich gute und brauchbare internationale Rechtsnormen, die ja zum größten Teil Kompromisse sein müssen, auf einem so ausgesprochen fachlichen Gebiet wie dem Verkehr nur durch die besten Sachkenner vereinbart werden können, welche die eigenen Sachbelange völlig beherrschen, aber auch ein sachkundiges Urteil über Wünsche der mitbeteiligten Staaten haben, wenn sie es begreifen, daß sie selbst

von einer wirklich sachverständigen Behandlung der einzelnen Verkehrsfragen den größten Nutzen haben und wenn sie hieraus die entsprechenden Konsequenzen ziehen, dann wird auch der Inhalt künftiger allgemeiner Verkehrsabkommen den Bedürfnissen der Interessentenkreise aller Nationen weit mehr wie bisher Rechnung tragen. Dieses Ziel, das unbedingt erreicht werden muß und für das einzutreten auch gerade Aufgabe der Interessentenkreise ist, wird schon dann wirksam gefördert, wenn bei den Verhandlungen der allgemeinen Verkehrsabkommen unerschrocken darauf bestanden wird, daß die Beratungen unter Ausschluß aller politischen Erwägungen nach rein fachlich-wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden und daß jeder beteiligte Vertreter seine Wünsche oder seine Gegengründe eingehend mit praktischen Erfahrungen und Tatsachenmaterial belegt. Ein solches Verlangen ist berechtigt und auch der großen Oeffentlichkeit gegenüber durchaus stichhaltig. Internationale Verkehrsverträge sollen keine politischen Instrumente und auch keine theoretischen Kunstwerke sein, sie sollen lediglich dem Bedürfnis der Praxis dienen. Darum gehören bei ihren Beratungen die Praktiker mit entscheidender Stimme an die Front. Darum stelle man gegen politische Aspirationen und Machtgelüste praktische Sachkunde und unerschrockene Zähigkeit auf den Plan. Dann wird man dem erstrebten Ziel schon näher kommen.

Nach den vorstehenden Darlegungen dürften auch die schärfsten Kritiker des Völkerbundes nicht umhin können, trotz aller grundsätzlichen Abneigung gegen den Bund als solchen anzuerkennen, daß die Schaffung gewisser internationaler Verkehrsnormen notwendig und zweckmäßig ist und daß zur Zeit die Einrichtungen des Völkerbundes für die Vorbereitung internationaler Verkehrsabkommen mangels anderer brauchbarer internationaler Körperschaften am geeignetsten sind. Die mit Recht hervorgehobene praktische Dürftigkeit der Abkommen für fortgeschrittene europäische Verhältnisse wird sich beheben lassen, wenn Deutschland wirklich in den Völkerbund eintreten sollte und dann nicht nur als Gast wie bisher, sondern als Mitglied seinen Einfluß zu Gunsten einer gediegenen sachverständigen Durcharbeitung der internationalen Verkehrsabkommen geltend machen kann.

Mit der Ausarbeitung der internationalen Verkehrsabkommen sind nun beim Völkerbund im einzelnen befaßt: die Hauptorgane des Völkerbundes, die schon erwähnten Völkerbundsversammlung und Völkerbundsrat nebst dem Generalsekretariat und seiner Verkehrsabteilung, gewisse fachteschnische Organe und Kommissionen, nämlich das wesentlichste Organ, die Verkehrskommission, und (für gelegentliche Fälle) das internationale Arbeitsamt und der Völkerbundsgerichtshof im Haag sowie schließlich die Generalverkehrskonferenzen, welch letztere jedoch als keine eigentlichen Einrichtungen des Völkerbundes anzusehen sind, sondern nur auf seine Einladung als selbständige Staatenkonferenzen zusammentreten. Die Hauptorgane des Völkerbundes sind durch den Völkerbundspakt, der dem Vertrag von Versailles vorangestellt ist, geschaffen (Art. 2 des Paktes). Die übrigen Einrichtungen beruhen auf Beschlüssen des Völkerbundes als solchem oder der in ihm vertretenen Staaten. Die Völkerbundsversammlung und der Völkerbundsrat sind Organe, die aus instruierten Staatenvertretern bestehen. Die Verkehrskommission setzt sich aus nichtinstruierten Staatenvertretern zusammen. Zu dem internationalen Arbeitsamt gehören außer Staatenvertretern Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Ueber dieses Amt soll hier nichts weiteres gesagt werden, weil es sich vorläufig mit dem Arbeitsrecht in der Binnenschiffahrt noch nicht praktisch beschäftigt. Der Völkerbundsgerichtshof schließlich ist aus rechtskundigen Richtern gebildet.

Die Bundesversammlung ist die Vereinigung der Vertreter aller Bundesmitglieder, während der Völkerbundsrat nur aus Vertretern der alliierten und assoziierten Hauptmächte, England, Frankreich, Italien und Japan (Amerika hat den Vertrag von Versailles nicht ratifiziert) und aus Vertretern von anderen, durch die Völkerbundsversammlung nach freiem Ermessen und zu beliebiger Zeit zu bestimmenden Bundesmitgliedern besteht (Art. 3 und 4 der Satzung). Zurzeit sind es Belgien, Brasilien, Spanien, Uruguay, Schweden und die Tschechoslowakei. Die Bundesversammlung tagt zu festgesetzten Zeiten am Bundessitz Genf oder in anderen Orten. Der Rat tagt je nach den praktischen Bedürfnissen, mindestens aber einmal im Jahre. Jedes Mitglied des Bundesversammlung oder des Rats hat unbeschadet seiner Vertreterzahl nur eine Stimme (Art. 3 und 4). Die Beschlüsse müssen in der Regel mit Einstimmigkeit der vertretenden Mitglieder erfolgen. Der Aufgabenkreis der Völkerbundsversammlung und des Völkerbundsrats ist der gleiche: jede Frage, die in den Tätigkeitsbereich des Völkerbundes (nach seiner Satzung) fällt oder die den Weltfrieden berührt. Von den Vorschriften über die Aufgaben des Völkerbundes sind, soweit sie für die internationale Schiffahrt Interesse haben, zu erwähnen die Bestimmungen, daß Streitfragen über die Auslegung eines Vertrages, über alle Fragen des internationalen Rechtes, über das Bestehen jeder Tatsache, welche die Verletzung eines internationalen Vertrages bedeuten würde, oder über Art und Umfang der Wiedergutmachung im Falle einer solchen Verletzung (Art. 13) schiedsrichterlich zu lösen sind und daß jeder Vertrag oder jede internationale Abmachung, die ein Bundesmitglied künftig abschließt, erst mit der Eintragung beim Völkerbundssekretariat rechtsverbindlich wird (Art. 18), sowie vor allem der für das Verkehrsrecht besonders wichtige Artikel 23e der Satzung, wonach die Bundesmitglieder die nötigen Anordnungen treffen werden, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr, sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten.

Der Bundesversammlung und dem Rat ist ein ständiges Sekretariat am Bundessitz Genf beigegeben (Art. 2), das aus einem Generalsekretär, den erforderlichen Sekretären und sonstigem Personal besteht. Der jetzige (erste) Generalsekretär Sir James Eric Drummond (Engländer) ist bereits in der Anlage zur Völkerbundssatzung benannt. Die künftigen Generalsekretäre ernennt der Völkerbundsrat mit Zustimmung des Rates. Die Kosten des Sekretariats werden auf die Bundesmitglieder umgelegt (Art. 6). Das Generalsekretariat des Völkerbundes zerfällt in etwa 12 Abteilungen, von denen die meisten durch einen Direktor geleitet werden und zu denen je nach Art und Umfang des Arbeitsgebietes eine weitere Anzahl von männlichen und weiblichen Angestellten gehört. Diese Abteilungen sind folgende: Politische Abteilung, Rechtsabteilung, Abteilung für die Kolonialmandate, Abteilung für soziale Fragen, Abteilung für Verkehrsfragen (Section du Transit et des communications), Abteilung für wirtschaftliche und Finanzfragen, Abteilung für die internationalen Büros, Abteilung für die Verwaltungsmandate und die Minderheiten, Presseabteilung, Abteilung für Hygieneangelegenheiten, Abteilung für die Abrüstungsfragen und Abteilung für den Haushalt des Bundes. In der Abteilung für soziale Fragen werden z. B. die Angelegenheiten der Frauen- und Kinderbeschäftigung, in der Abteilung für die internationalen Büros die Fragen der den Bund unterstellten internationalen Büros (Art. 24 der Völkerbundssatzung), in der Abteilung für Verwaltungsmandate die Fragen der Regierungskommission für das Saargebiet und die Fragen der Freien Stadt Danzig bearbeitet. Diese Abteilungen stellen den ständigen Beamten- bezw. Angestelltenapparat des Völkerbundes dar.

Daneben gibt es eine ganze Reihe fachmännischer Ausschüsse und Einrichtungen, die aus fachmännischen Staatsvertretern und Sachverständigen zusammengesetzt sind und

Unterausschuß für Hafen- und Seeschiffahrt

(Sous-Commission des ports et de la navigation maritime)

Ausschuß für die Häfen

(Comité des ports)

Norwegen (Vorsitz), England, Spanien, Belgien (Mitglieder),* je ein Sachverst. aus Uruguay, Italien, Deutschland, Frankreich.

Ausschuß für die Seeschiffahrt

(Comité de la navigation maritime

Cuba (Vorsitz), Rumänien, Japan, Griechenland (Mitglieder),* je ein Sachverständiger aus England, Frankreich, Italien, Holland.

Ausschuß für das Seezeichenwesen

Comité technique pour le balisage et l'éclairage des côtes)

Nur Sachverständige: Frankreich, (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger aus Holland, Schweden, Chile, Japan, Portugal, Griechenland, Frankreich, Italien, Finnland.

Sonderausschuß für d. telegraphischen Fragen

(Comité spécial d' étude des questions télegraphiques

NurSachverständige: Uruguay (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger aus Italien, Frankreich, England u. v. d. Internationalen Telegraphenunion.

Sonderausschuß für das Studium der Kalenderreform

(Comité spécial d' étude de la réforme du calendrier)

Nur Sachverständige: Holland (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger des Heiligen Stuhls, des Ökumenischen Patriarchats, des Erzbischofs von Canterbury, der Union astronomique internationale u. der Internationalen Handelskammer.

Verkehrskommission

C. C. T. C. T.

(Stand Februar 1926)

Mitgliedstaaten: Japan (Vorsitz), Spanien und Kolumbien (stellvertretender Vorsitz), Cuba, Chile, England, Litauen, Frankreich, Salvador, China, Griechenland, Rumänien, Oesterreich, Italien, Norwegen, Belgien, Polen, Venezuela.

Unterausschuß für Hafen- und Seeschiffahrt

(Sous-Commission des ports et de la navigation maritime)

Ausschuß für die Häfen

(Comité des ports)

Norwegen (Vorssitz), England, Spanien, Belgien (Mitglieder),* je ein Sachverst. aus Uruguay, Italien, Deutschland, Frankreich.

Ausschuß für die Seeschiffahrt

(Comité de la navigation maritime

Cuba (Vorsitz), Rumänien, Japan, Griechenland (Mitglieder),* je ein Sachverständiger aus England, Frankreich, Italien, Holland.

Ausschuß für das Seezeichenwesen

Comité technique pour le balisage et l'éclairage des côtes)

Nur Sachverständige: Frankreich, (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger aus Holland, Schweden, Chile, Japan, Portugal, Griechenland, Frankreich, Italien, Finnland.

Unterausschuß für d. Binnenschiffahrt

(Sous - Commission de la navigation intérieure)

Frankreich (Vors.) England, Litauen, Rumänien, Oesterreich, Belgien, Polen (Mitglieder),* ein Sachverständiger Chinas.

Sonderausschuß für die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsprivatrechts

(Comité spécial pour l'unification du droit privé en navigation intérieure)

Nur Sachverständige: Polen (Vors.) Belgien, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Tschechoslowakei. Niederlande.

Unterausschuß für die Eisenbahn

(Sous - Commission des transports par voies ferreés)

Italien (Vorsitz), Chile, Spanien, China, Griechenland (Mitglieder),* je ein Sachverständiger aus England, Frankr., Schweiz Tschechoslowakei und Deutschland

Unterausschuß für die Paßfragen

(Sous - Commission sur le régime des passeport)

Griechenland (Vorsitz), Cuba, England, Frankreich, Oesterreich, Italien Belgien, Polen (Mitglieder).*

Unterausschuß für die elektr. Fragen

(Sous - Commission des questions électriques)

Litauen (Vorsitz), Spanien, England (Mitglieder),* je ein Sachverständiger aus Italien, Schweiz, Schweden, Dänemark, Frankreich.

Unterausschuß für den Haushalt

(Sous - Commission du budget)

England (Vorsitz), Frankreich, Salvador, China, Belgien, Japan (Mitglieder)*

Rechtsausschuß

(Comite juridique)

Kolumbien (Vorsitz), Salvador, Polen (Mitglieder),* ein Sachverständiger aus Holland, und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt

Ausschuß für den Landstraßenverkehr

(Comité d'étude de la circulation routiére)

Belgien (Vorsitz), Chile, Oesterreich (Mitglieder),* je ein Sachverständiger aus Dänemark, Frankr., Schweiz England, Italien, Deutschland, Holland.

Sonderausschuß für d. telegraphischen Fragen

(Comité spécial d'étude des questions télégraphiques

Nur Sachverständige: Uruguay (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger aus Italien, Frankreich, England u. v. d. Internationalen Telegraphenunion.

Sonderausschuß für das Studium der Kalenderreform

(Comité spécial d'étude de la réforme du calendrier)

Nur Sachverständige: Holland (Vorsitz), je ein weiterer Sachverständiger des Heiligen Stuhls, des Ökumenischen Patriarchats, des Erzbischofs von Canterbury, der Union astronomique internationale u. der Internationalen Handelskammer.

* Die Vertreter dieser Staaten sind die gleichen Personen, welche dieselben Staaten im Verkehrsausschuß vertreten, wobei zu beachten ist, daß sie nicht als instruierte Vertreter gelten, daß ihre Voten also die Staaten, von denen sie benannt sind, nicht binden.

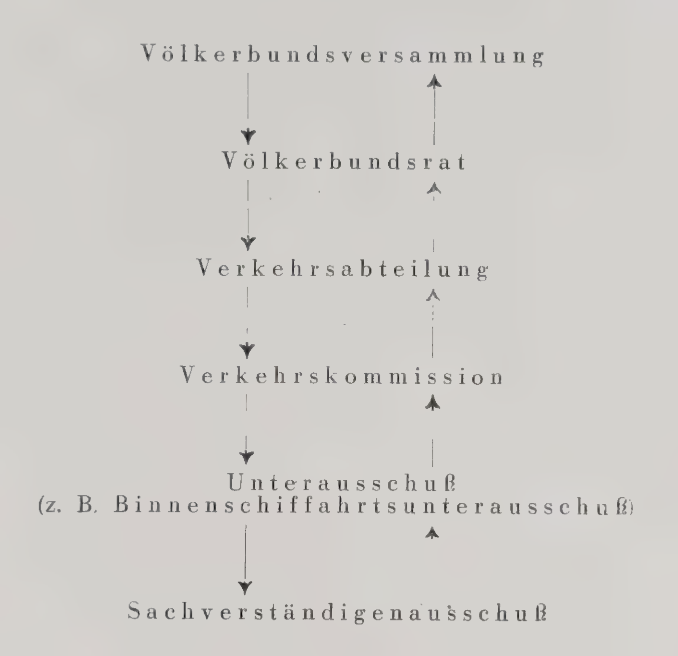
ständige Einrichtungen darstellen (Commissions et Organisations techniques de la Société des Nations). Ihr Aufgabenkreis entspricht zum Teil genau demjenigen, welcher der entsprechenden Abteilung des Völkerbundes zugewiesen ist. Es besteht also neben der Abteilung für Verkehrsfragen eine Kommission für Verkehrsfragen, die bekannte Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit (C. C. T. C. T.). Dies erklärt sich organisatorisch dadurch, daß die Abteilungen des Generalsekretariats als reine internationale Beamtenkörper des Völkerbundes nur für die Vorbereitung und Erledigung der laufenden Geschäfte bestimmt sind und keine Befugnis zur Beschlußfassung haben. Diese (vorbereitende) Beschlußfassung obliegt den fachmännischen Kommissionen. Unter diesen sind neben der Verkehrskommission für die Schiffahrtskreise noch von Interesse die Ausschüsse für den Opiumhandel, für Blockadefragen, für Militär-, Kriegsschiff- und Luftschiffahrtsfragen, für die Kolonialmandate, für Hygienefragen und für wirtschaftliche und Finanzfragen.

Der Geschäftsgang innerhalb des Völkerbundes spielt sich auf dem Gebiet der Verkehrsfragen derart ab, daß für die Einleitung der Bearbeitung einer Verkehrsfrage in der Regel ein Beschluß des Völkerbundsrats und der Völkerbundsversammlung erforderlich ist, worauf die Verkehrsabteilung die Angelegenheit selbständig weiter betreibt, indem sie etwaiges Material der Verkehrskommission vorlegt, das Sekretariat dieser Kommission bildet, das als solches die ganzen schriftlichen Arbeiten der Kommission erledigt und die Verbindung mit dem Völkerbundsrat aufrecht erhält. Die Kommission befaßt mit der Frage in der Regel zunächst ihre Unterausschüsse oder ad hoc gebildete Sachverständigenausschüsse, beschließt über deren Anträge, berichtet zu den Tagungen des Völkerbundsrates an diesen über ihre Arbeitsergebnisse und stellt die entsprechenden Anträge, z. B. auf Einberufung einer Generalverkehrskonferenz. Der Rat berichtet sodann seinerseits wiederum an die Völkerbundsversammlung.

Die Verkehrskommission (Verkehrsausschuß) ist als Nachfolgerin des auf Veranlassung Frankreichs im Jahre 1919 geschaffenen Studienausschusses für den Wechsel- und Durchgangsverkehr durch das Organisationsstatut der Barcelonakonferenz vom 6. April 1921 endgültig gebildet. Danach besteht der Verkehrsausschuß aus Mitgliedern, die von denjenigen Bundesmitgliedern benannt werden, die einen ständigen Sitz im Völkerbundsrat haben, und außerdem von Vertretern derjenigen Bundesmitglieder, die zur Behandlung von Verkehrsfragen am meisten berufen sind. Hierbei müssen noch die fachtechnischen und die geographischen Interessen berücksichtigt werden, d. h. es sollen Staaten für die Mitgliedschaft des Verkehrsausschusses gewählt werden, die über besondere Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrs verfügen und dabei sollen möglichst die verschiedenen Verkehrsgebiete (z. B. Auswahl nach Weltteilen) beachtet werden. Die Gesamtzahl der Mitglieder des Völkerbundes des Verkehrsausschusses soll $^1/_3$ der Mitglieder des Völkerbundes nicht überschreiten. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses können auch sonst Sachverständige hinzuziehen. Der Verkehrsausschuß wählt sich seinen Vorsitzenden und hat auch seine Geschäftsordnung selbst ausgearbeitet. Die Auswahl von Sachverständigen zur Teilnahme an den Beratungen des Verkehrsausschusses kann in der Weise erfolgen, daß diese an den Beratungen des Ausschusses über einen bestimmten Gegenstand dauernd teilnehmen, oder daß sie nur zu einer bestimmten Frage schriftlich oder mündlich gehört werden. Neben dem Vorsitzenden wählt sich der Ausschuß zwei stellvertretende Vorsitzende. Die Wahl des Vorsitzenden und der stellvertretenden Vorsitzenden gilt für ein Jahr. Der Ausschuß kann Unter-Ausschüsse (Sous-Commissions) zur fortlaufenden Prüfung einer bestimmten Einzelfrage einsetzen. Die Entscheidungen dieser Unterausschüsse können Sachverständige hinzuziehen. An den Beratungen der Unterausschüsse können die Mitglieder des Hauptausschusses (Verkehrskommission) ohne Votum teilnehmen.

Auf Grund dieser Regelung hat die Verkehrskommission eine Reihe von Unterausschüssen und Sachverständigen-Kommitees gebildet, die aus dem beigefügten Schema ersichtlich sind (siehe Beilage).

Der Geschäftsgang bei Bearbeitung der Verkehrsfragen innerhalb des Völkerbundes läßt sich an dem nachfolgenden Schema am besten erkennen:



Ist eine Verkehrsfrage so vorbereitet, daß sie für einen internationalen Vertrag reif erscheint, so wird vom Völkerbund zu einer Staatenkonferenz, z. B. einer Generalverkehrskonferenz oder einer europäischen Verkehrskonferenz eingeladen. Für die Generalverkehrskonferenzen ist eine besondere Geschäftsordnung ausgearbeitet. Sie bestehen naturgemäß aus instruierten Staatenvertretern.

Neben dieser Vorbereitung von Verkehrsabkommen obliegt dem Völkerbund noch eine begutachtende, vermittelnde und richterliche Tätigkeit. Für fachmännisch zu lösende Verkehrsstreitfragen übt die begutachtende und vermittelnde Tätigkeit die Verkehrskommission aus. Diese Aufgabe ist ihr häufig in neueren internationalen Verträgen zugewiesen, z. B. in den Verkehrsabkommen von Barcelona und Genf sowie in den internationalen Schiffahrtsakten, die seit 1918 geschlossen sind. Für richterlich zu lösende Verkehrsstreitfragen obliegt die begutachtende und vermittelnde Tätigkeit dem Völkerbundsgerichtshof.

Ueber den Haager Schiedsgerichtshof kann hier aus Raummangel nur so viel gesagt werden, daß er seine Tätigkeit auf Grund eines Statuts (Gerichtsverfassung) und eines Reglements (Prozeßordnung) ausübt. Er besteht aus 11 ordentlichen und 4 Ergänzungsrichtern. Die Richter sind unabhängig. Für die Verkehrsfragen gibt es eine Spezialkammer von 5 Richtern. Für Deutschland, das, falls es an einem Prozeß beteiligt ist, einen Richter stellen kann, sind die Entscheidungen des Gerichtshofes in der Regel bindend.

In der Praxis wird gewöhnlich mit einem Streitfall zunächst die Verkehrskommission befaßt. Wird ihr Vermittlungsvorschlag nicht angenommen, so kann die ihn ablehnende Partei Klage beim Völkerbundsgerichtshof erheben.

Wohin geht der Weg?

Von Geh. Justizrat Heilermann van Heel, Essen.

Seit mehr als sechs Jahren trägt Deutschland, trägt das deutsche Volk die Folgen des Zusammenbruches in geistiger und leiblicher, seelischer und wirtschaftlicher Not und Krankheit. Diesem Zusammenbruche hat der Versailler Vertrag eine urkundliche Gestalt gegeben, die sowohl nach ihrer Form wie nach ihrem Inhalt einzig dasteht in der Reihe der völkerrechtlichen Vertragsurkunden, welche dauernde, friedliche Zustände begründen sollen. Losreißen wertvollster Teile des Reiches, Wegnehmen des gesamten Kolonialbesitzes, völlige Entwaffnung, Besetzung der Rheinlande, politische und wirtschaftliche Fesselung weitgehendster und zum Teil wegen ihres noch unbestimmten Gehaltes unübersehbarer Art, alles in allem eine Zertrümmerung des Reiches, welche dem seither diesen Namen tragenden Reste ein staatliches, wirtschaftliches, ja auch ein geistiges Leben — um vom nationalen Leben zu schweigen — aufs äußerste erschwert hat, wie wir alle wissen, und, wie die Sprache des Versailler Vertrages, umrahmt von dem weltgeschichtlichen Gesamtbilde, vernehmlich kündet, auch erschweren soll. Diesem Eindrucke kann sich wohl niemand entziehen, der die Jahre seit dem Weltkriege mit offenen Sinnen und deutschem Herzen erlebt hat, vor allem bei einem Rückblick auf die innerpolitischen Kämpfe der letzten sechs Jahre, die uns innerlich zwingen, den volkspsychologischen Scharfblick der Männer von Paris und London zu bewundern: „Nehmt den Deutschen ihre einigenden Errungenschaften, und der Rest wird sich selbst zerfleischen". Auf die äußere Zertrümmerung sollte die innere Zersetzung folgen. In den Erlebnissen der letzten sechs Jahre konnte man rückschließend einen Beweis für diesen zu vermutenden Friedensplan von Versailles erblicken. Wieweit die Väter des Vertrages von diesem Gedanken wirklich geleitet worden sind, wird wohl noch mehr als bisher geschehen, klargestellt werden. Zahlreich sind die Aeußerungen, die mündlich und schriftlich denselben Gedankengang wiedergeben: „Wir wollen Deutschland teilen, damit es unschädlich gemacht wird", sagte ein französischer Hauptmann im April 1915, als er nach dem deutschen Waffenerfolg vor Ypern schwerverwundet und kriegsgefangen auf der Bahnfahrt unseren Rhein erblickte. Seine Worte gaben wieder, was in seinem Heere gedacht und gesprochen wurde.

Zu einem Vertrage mit diesem Leitgedanken konnte außer einiger Volksseelenkunde auch eine, wenn auch nicht tiefgehende Kenntnis der deutschen Geschichte zweier Jahrtausende führen; denn diese Geschichte weist bei uns — im Gegensatz zu derjenigen anderer Nationen — einen periodischen Kampf zweier entgegengesetzter Kräfte auf, ein abwechselndes Herrschen der einen über die andere, ein Wechseln von Macht und Größe mit Ohnmacht, Fremdherrschaft und Zerrissenheit. Wenn auch diese Wellenbewegung von unregelmäßiger Art ist, immer folgen Aufstieg und Niedergang einander. Einem Erstarken der einigenden, zu nationaler Geschlossenheit strebenden Kräfte folgt jedesmal tiefster Zerfall.

Läßt sich nun, wenn wir den ganzen unserer Beobachtung zugänglichen Zeitraum betrachten, ein Ueberwiegen der einen über die andere Kraft und damit eine Entwicklungstendenz für die Zukunft erkennen? Wenn die hier vertretene Annahme richtig ist, so hat man in Versailles eine solche Tendenz zu erkennen geglaubt, nämlich ein, wenn auch langsames Unterliegen der einigenden Kraft, und man hat deren endgültiges Unterliegen durch den Vertrag beschleunigen wollen.

Aber der Vernichtungsplan von Versailles ist bereits gescheitert, weil er den Mißerfolg in sich trug. Von Tag zu Tag mehren sich die Stimmen auf der ganzen Erde, daß dieser Vertrag niemals Europa und damit der Welt den Frieden bringen könne, weil er nur einen dauernden Kriegszustand geschaffen hat.

Suchen wir nun die Tendenz der deutschen Entwicklung aus der Geschichte zu erkennen, so finden wir Tatsachen, die uns vor dem Verzweifeln bewahren. In der überlieferten, den Aelteren von uns noch von der Schule her bekannten Geschichtsdarstellung treten im äußeren Leben der Völker die kriegerischen Ereignisse, das wechselnde Schlachtenglück, entscheidend hervor. Eine eindringendere Betrachtung, wie sie heute sich geltend macht, erkennt aber als wirklich bestimmend die geräuschloser wirkenden, günstigen, kulturellen und wirtschaftlichen Kräfte, von denen die Waffenerfolge gezeitigt und getragen werden. Diese, dem geistigen und auch dem materiellen Boden entsprossenen kulturellen Kräfte gewinnen auch, abgesehen von der aus ihnen hervorgehenden Wehrkraft, einen wechselnden Einfluß auf die Geschichte der Völker. Von diesen Kräften aber gibt uns die deutsche Geschichte ein erfreuliches Bild.

Bis zum Zeitalter der Kreuzzüge allerdings gewahren wir in dem von gewaltigen Herrschern geschaffenen und kraftvoll geleiteten jungen deutschen Reiche die Kirche als Pflegerin geistigen Lebens und die Klöster als Bewahrer antiker Bildung. Die Kreuzzüge führten das ritterlich-höfische Leben auf seinen Höhepunkt und auch seinem Verfall entgegen, durch die der mitteleuropäischen Welt geistig, sozial und wirtschaftlich gebrachten Veränderungen. Mit dem Sturze der Hohenstaufen wurde die Kaiserkrone zum Kaisertraum. Mitten aus dem wirren Geranke einer sich auflösenden Lehensmonarchie erwuchsen kräftige neue Gebilde, die aufblühenden deutschen Städte. Durch ihre steigende Macht zum Verfall der Reichsgewalt mitwirkend, erkannten die Städte bald die ihnen zufallenden größeren Aufgaben. Die in Deutschland entstehenden Städtebündnisse nehmen sich wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Belange an, und der als Hansa zum Range einer Großmacht gelangende norddeutsche Städtebund unternahm, seiner Zeit somit voranschreitend, die Lösung von Aufgaben der Handels-, Verkehrs- und Schiffahrtspolitik, deren Wahrnahme wir heute bei Großstaaten für selbstverständlich halten. Einzig steht in der Geschichte das Gebilde der deutschen Hansa. Erwachsen aus dem zähen Kampfe des norddeutschen Kaufmanns gegen widerstrebende Gewalten, hat es dieser Bund verstanden, verwandte Interessen zu verknüpfen, Widerstrebende an sich zu ziehen und so aus der bürgerlichen Handelswelt heraus ein Einigungswerk zu schaffen, das für alle Zeiten vorbildlich bleibt.

Es folgten Jahrhunderte religiöser und politischer Kämpfe, es folgte der Dreißigjährige Krieg. Ein gewaltiges Ringen der zersetzenden mit der einigenden Kraft erfüllte das Ende des 18. und den Beginn des 19. Jahrhunderts. In den napoleonischen Kriegen brach Deutschland zusammen, mit ihm seine beiden führenden Mächte Preußen und Oesterreich. Aber der Versuch des Eroberers, das zertrümmerte Deutschland einem Europa umfassenden französischen Kaiserreiche einzufügen, führte Deutschlands Erwachen zu siegreichem Befreiungskampfe herbei.

Die folgende Friedenszeit brachte dem deutschen Volke die bittere Enttäuschung des Ausbleibens der versprochenen Staatsverfassungen, dann aber brachte sie ihm ein Eini-

gungswerk auf friedlichem Wege, das hoffnungsreiche Ausblicke eröffnete.

Das mittelalterliche Zollwesen, in seiner vielgestaltigen Buntheit die ärgste Hemmung von Handel und Verkehr, bestand zu einem großen Teile noch im Beginn des 19. Jahrhunderts. Den Anfang, damit aufzuräumen, machte Preußen. Zu seinem zähen und jahrelangen Kämpfen fand es als wichtigste Bundesgenossen den badischen Staatsmann Nebenius und die deutsche Handels- und Industriewelt. So ist aus einem Zusammenwirken der deutschen Regierungen mit privater Initiative, vor allem der Handels- und Industriekreise, der deutsche Zollverein zwischen Preußen und den Staaten von Mittel- und Süddeutschland zum Abschlusse gekommen. Wenn auch damals die freien Städte im Ost- und Nordseegebiet sich fern hielten, so kann uns das nicht hindern, eine innere Verwandtschaft der Zollvereinsbestrebungen mit den in der ehemaligen Hansa wirkenden Kräften anzuerkennen. Hansa und Zollverein sind deutsche Einigungswerke, deren Wege und Ziele der Handels- und Verkehrspolitik angehören. Beide Werke, zunächst der Hebung materieller Interessen dienend, brachten das Gefühl der Nationalität und des gemeinsamen Vaterlandes zum Bewußtsein, erzeugten Selbstvertrauen, Gemeinsinn und Liebe zur deutschen Heimat.

Die aus beiden Werken für unsere heutige Lage zu ziehende Lehre ist ebenso eindringlich wie einfach. Es gilt heute große Aufgaben zu lösen auf dem Gebiete der Handels- und Verkehrspolitik, besonders im Hinblicke auf die durch den Versailler Vertrag geschaffene Lage. Im Vergleich zu unserem hochentwickelten Eisenbahnwesen ermangelt unser Wasserstraßennetz noch des Ausbaues in den wichtigsten Teilen. Mit an der Spitze steht das dringende Bedürfnis einer Großschiffahrtsstraße von unserem Ruhrindustriegebiet zu den deutschen Seehäfen an Weser und Elbe. Der von den Handels- und Schiffahrtskreisen Bremens und Hamburgs wie von den Interessenten des Ruhrgebietes gemeinsam geschaffene und baureif ausgearbeitete Plan des „Hansakanals“ sieht eine Benutzung des Dortmund—Ems-Kanals bis Bevergern und des Mittellandkanals bis Barenaun bei Bramsche vor, von dort soll die neu zu bauende Strecke nordostwärts gerichtet, bei Achim oberhalb Bremen auf einer Brücke die Weser überqueren und die Elbe bei Hamburg und Stade erreichen. Eine Verbindung mit Lübeck ist durch den Elbe—Trave-Kanal bereits vorhanden.

Keinen treffenderen Namen als den bereits genannten konnte man diesem Plane geben, der nicht nur aus demselben Geiste wie Hansa und Zollverein geboren ist, sondern auch die Weiterführung eines von der Hansa begonnenen, groß angelegten Planes bedeutet. In dem vortrefflichen Geschichtswerke Daenell's über die Blütezeit der Hansa lesen wir (Bd. II. S. 447):

„Der Zustand der Straßen machte den Landtransport zeitraubend und teuer. Geleitgelder und andere Kosten verteuerten ihn noch mehr. Der steigende Export von Massengütern aus Binnendeutschland bevorzugte daher unter allen Umständen den Seeweg, und, um vom Ursprungsgebiet zur See zu gelangen, wie umgekehrt die Rücksendungen, möglichst die Wasserstraßen. So wurden diese im weitesten Umfange und auch mit den kleinsten Beförderungsmitteln ausgenutzt. Selbst die kleinsten Flüsse belebte der Verkehr. Und dazu wurde durch die Herstellung von Kanälen, Schleusen, Flußkorrekturen, verhältnismäßig viel geleistet, um die Wasserwege noch zu vermehren oder ihre Brauchbarkeit zu erhöhen. Unter ihnen waren diejenigen Werke, die das holsteinisch-lauenburgisch-westmecklenburgische Gebiet, die Verbindung zwischen Elbe und Ostsee ins Auge faßten, von eminent hansischer Bedeutung, vor allem der Delvenaukanal, die 1390—1398 geschaffene Verbindung zwischen Elbe und Trave. Vergeblich allerdings haben Lüneburg und Wismar in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts eine billigere Verbindung mit einander in Gestalt eines Kanals von Wismar zur Elbe projektiert. Auch der von Hamburg bei Lübeck 1448 angeregte Bau einer Verbindung zwischen Alster und Beste, Elbe und Trave, wurde nur in Angriff genommen, im Mittelalter aber nicht mehr fertig gestellt.“

Also „Wasserstraßen für den steigenden Transport von Massengütern von binnnenländischen Ursprungsgebieten zur See wie auch für die Rücktransporte“ lautete das Programm der hansischen Handels- und Schiffahrtspolitik des 14. und 15. Jahrhunderts. Ein neues Ursprungsgebiet von Massengütern erstand im 19. Jahrhundert in dem Ruhrgebiete mit seiner Kohlenförderung, und so wurde eine Wasserstraße zu den Seehäfen an Weser und Elbe für das Ruhrgebiet ein Bedürfnis. Seeschiffahrt und Ueberseehandel bilden zwei unentbehrliche Glieder in der Kette der deutschen Volkswirtschaft, und für beide ist die Binnenschiffahrt ein wichtiger, je nach der Menge der Güter, der wichtigste Zubringer. Diese Erkenntnis fehlte bisher in weiteren Kreisen und dies allein erklärt es, daß unser Wasserstraßennetz die große Lücke aufweist, eine fehlende brauchbare Verbindung des größten binnenländischen Empfangs- und Versandgebietes mit den bedeutendsten Seehäfen an Weser, Elbe und westlicher Ostsee.

Gleichwohl ist der Gedanke eines solchen Großschiffahrtsweges nicht viel jünger als die rheinisch-westfälische Großindustrie selbst. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann im Industriegebiet der Kampf um neue Wasserwege, und man forderte eine Verbindung vom Rhein zur Elbe und vom Ruhrgebiet zur Nordsee. Zu nennen ist außer Harkort, Mammacher, Mulvang und Natorp, vor allem Ernst Waldthausen, der insbesondere auf der dritten Konferenz des Rhein—Weser-Kanalkommitees 1864 zu Münster eingehend berichtete über die Rentabilität eines Kanals vom Industriegebiete zur Nordsee und der auch die damaligen Beziehungen der Ruhrkohle zur Bremer Seeschiffahrt geknüpft hatte.

Dieser an sich echt hansische Plan konnte erst entstehen, als es galt, Massengüter von der Ruhr zur Nordsee zu bringen. Zur Zeit der Hansa konnte er nicht entstehen, trotz der, die anderen westfälischen Hansastädte, wie Münster und Soest, überragenden Bedeutung von Dortmund. Denn diesen Städten standen ihre niederländischen Handelsbeziehungen an erster Stelle, Dortmund insbesondere unterhielt einen starken Verkehr mit Antwerpen.

Seitdem der westfälische Frieden den Verlust der Rheinmündungen für das deutsche Reich besiegelt hat, enthält die Schiffahrtsverbindung Rhein—See für die allgemeinen deutschen Interessen insofern eine Gefahr, als von Westen her den Beteiligten Vorteile geboten werden können, welche für die allgemeinen deutschen Belange Nachteile bedeuten. Diese Gefahr ist erhöht worden durch den Versailler Vertrag, nach dessen Art. 361 in Kap. 4 Teil XII Deutschland verpflichtet ist, bei dem Bau eines Großschiffahrtsweges Rhein-Maas in der Höhe von Ruhrort, soweit deutsches Gebiet betroffen wird, mitzuwirken, falls Belgien binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten dieses Vertrages zum Bau des bezeichneten Kanales, den die Rhein—Maas—Schelde-Verbindung vollenden würde, sich entschließt. Für uns ist diese Bestimmung ein Warnungszeichen und eine Mahnung, den Hansakanal möglichst bald zu schaffen. Seine Aufgabe ist, wie nicht genug betont werden kann, in erster Linie, den bisherigen Massengüterverkehr zwischen der Ruhr und den Hansastädten zu übernehmen und der deutschen Küste deutsche Kohle statt englischer zu liefern. Der Beweis seiner Wirtschaftlichkeit beruht nicht auf dem Seeverkehr, sondern auf dem inländischen, dem Transporte der Ruhr-

kohle zur deutschen Küste. Der Hansakanal soll aber nicht nur Verkehr von einem deutschen Wege auf den anderen leiten, sondern auch neuen deutschen Verkehr schaffen an Stelle des Seeverkehres von England her.

Wird die im Hansakanale ausgestellte deutsche Aufgabe verwirklicht, so wird ein erfreuliches Stück deutscher Geschichte dereinst den Weg bilden, den der werdende Plan durchlaufen mußte bis zum Baubeginne. Nach den bereits erwähnten frühesten Bestrebungen zeigen die Jahre 1920 bis 1924 ein mühsames, aber stetig fortschreitendes Einigungswerk. In Bremen und in Hamburg verhandeln Essener Herren mit Vertretern der Handels- und Schiffahrtsinteressen. Im Grundgedanken übereinstimmend verhandelt man weiter, und nach Hinzutritt von Herren aus Lübeck, Harburg, Delmenhorst, Hannover, Münster, Stade, Osnabrück, Kiel, gewinnt die Linienführung immer festere Gestalt. Aus den Interessentengruppen und den wirtschaftlichen Vereinigungen heraus erwächst der Hansakanal-Verein mit der Zentralstelle Bremen, mit den örtlichen Gruppen und seinen Arbeitsausschüssen. Diesem äußeren Verlaufe entspricht im Innern ein scharf logisches Vorgehen. Ein Blick auf die Karte zeigt den Hansakanal im Wettbewerbe mit sechs anderen, demselben Ziele gewidmeten Kanalplänen. Von diesem biegt der „Küsten-Kanal" Dörpen—Oldenburg heute am weitesten nach Nordwesten aus, während zwei Entwürfe eines Nord—Süd-Kanals den Umweg von Hamburg über Celle—Hannover oder Lüneburg—Gifhorn machen. An die Stelle dieses Kanalbündels tritt der Hansakanal (ausführlich behandelt in den Schriften von Syndikus Dr. Flügel-Bremen, Oberbaurat Plate-Bremen und Reg.-Rat Dr. Teubert-Potsdam).

Sehr anziehend ist ein Studium der verschiedenen, dieses Kanalbündel bildenden Pläne, ganz besonders aber ein Vergleich des Hansakanales mit seinem unmittelbaren Vorgänger, dem Bramsche-Stadt-Kanal, aus welchem der Hansakanal als das Verständigungsprojekt hervorgegangen ist.

Von dem Hansakanale selbst aber verdienen zwei Stücke hervorgehoben zu werden, nämlich die Schiffahrtsanschlüsse an Weser und Elbe.

Die bereits erwähnte Ueberquerung der Weser oberhalb Bremen bei Achim sieht eine Brücke vor von 500 m Länge und einer solchen Höhe, die den Binnenschiffen auch bei dem höchsten schiffbaren Hochwasser die Durchfahrt gestattet. Die Verbindung der Kanalfahrt aber mit der Weserschiffahrt ist zweifach geplant:

a) nachdem der Kanal von Südwesten kommend bei Okel den Westrand der Weserniederung überschritten, zweigt nordwärts ein 10 km langer Seitenarm nach Dreye zur Weser ab, die er 10 km oberhalb Bremens erreicht.
b) östlich der die Weser überquerenden Kanalbrücke und zwar östlich der dort anschließenden Dammstrecke mündet der Oberkanal einer Aufstiegschleuse von der Weser in den Hauptkanal.

Diese Anlage soll dem dreifachen Zwecke dienen:

1. den Verkehr zwischen den Seehäfen an Weser und Elbe zu vermitteln.
2. die Verbindung der Elbehäfen mit der Oberweser herzustellen.
3. bei einer etwaigen Trockenlegung der Dammstrecke die Verbindung vom Ruhrgebiet nach Hamburg aufrecht zu erhalten auf dem Wege Okel—Dreye westaufwärts bis Achim und von dort hinauf zum Hauptkanal.

Diesen Kunstbauten tritt ebenbürtig zur Seite die doppelte Mündung des Kanales in die Elbe nach der Gabelung bei Horneburg in einen nach Hamburg und einen nach Stade und zur Unteraller führenden Ast. Diese bautechnisch interessanten Teile zeigen, wie reif und wohldurchdacht bis ins Einzelne der Plan vor uns liegt.

Der Worte sind genug gewechselt,
Laßt uns nun endlich Taten seh'n!"

So möchten wir rufen, aber — noch sind wir weit entfernt vom ersten Spatenstich. Denn das mit vieler Mühe soweit geförderte Einigungswerk ruht auf der Einsicht und dem Weitblicke wirtschaftlicher Vereinigungen, also auf einer mehr geistigen Grundlage, und es fehlt die rechtliche und materielle Unterlage. Die Körperschaften des öffentlichen Rechtes haben noch nicht gesprochen. Wir stehen erst am Anfange der wichtigsten und schwierigsten Wegstrecke.

Nach Art. 97 der Weimarer Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 ist es Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen und nach der Uebernahme, die nach Art. 171 spätestens am 1. 4. 1921 geschehen sollte, können solche Wasserstraßen nur noch vom Reiche oder mit seiner Zustimmung angelegt oder ausgebaut werden.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt für das ganze Reich, ihre nationalpolitische Bedeutung als Ergänzung und Ersatz der Eisenbahnen ist in dieser Bestimmung ausgesprochen. Der Hansakanal könnte also vom Reiche selbst oder „mit seiner Zustimmung" gebaut werden und in letzterem Falle mangels näherer Einschränkung sowohl von den beteiligten Ländern wie von Interessentenverbänden oder von beiden zusammen. Nach Abs. 3 des Art. 97 sind bei dem Bau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren und es ist auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen.

Obwohl nun der Hansakanal dem Plane nach lediglich verkehrswirtschaftlichen Zwecken dienen soll, so teilt er doch die Eigenschaft aller Wasserstraßen, daß er Interessen der Wasserwirtschaft und der Landeskultur berühren kann. Da nun die Obhut der Wasser**straßen** Sache des Reiches ist, diejenige der Wasser**wirtschaft** in erster Linie den Ländern obliegt, können Verhältnisse nicht ganz einfacher Art entstehen.

In Plate's Schrift sind die möglichen Berührungen des Hansakanals mit der Wasserwirtschaft und der Landeskultur behandelt. Westlich der Weser soll der Kanal vom Mittellandkanale her mit Wasser versorgt werden, unter teilweiser Mitwirkung eines Pumpwerkes bei Minden, zwischen Weser und Elbe soll dies durch ein Pumpwerk bei Achim bewirkt werden. Eine nachteilige Aenderung der natürlichen Wasserverhältnisse wird nicht angenommen. Eine günstige Einwirkung des Kanales erwartet man am Dümmer See und der Hunte durch eine vergrößerte Speicherfähigkeit des Sims und durch zu schaffende Entwässerungsmöglichkeiten.

Moorgebiete, auf deren Erschließung heute großer Wert gelegt wird, liegen in der Einflußzone des Hansakanals in Größe von etwa 94 000 ha, davon 60 000 ha noch nicht erschlossen. Auf 40 km Länge werden Moorgebiete vom Kanal unmittelbar berührt und dadurch ihre schrittweise Erschließung ermöglicht. Außerdem werden öde Heideflächen auf 32 km Länge durchschnitten, und es wird deren Anbau durch den Kanal gefördert.

Endlich kommt der Kanal mit den von Horneburg zur Elbe gehenden Mündungsarmen der Niederung des „alten Landes" zwischen Harburg und Stade insofern zu Gute, als dieser Mündungsarm als Abfangkanal für die tiefliegenden Ländereien die Ueberschwemmungsgefahr stark vermindern.

So wird denn das Reich Stellung zu nehmen haben zu diesem Plane nach seiner verkehrspolitischen, wirtschaftspolitischen und nationalpolitischen Seite. Die beteiligten Länder werden Gelegenheit haben, frei von partikularistischem Geiste zusammen mit den Interessentengruppen für dieses Werk einzutreten.

Wie aber steht es um die Voraussetzungen des Planes angesichts der immer schneller folgenden Umwälzungen in

Wissenschaft und Technik? Nach dem Urteile zuständigster Kenner bleiben die Grundlagen unerschüttert: Die Kohle bedarf nach wie vor eines kurzen und billigen Wassertransportweges allen Wandlungen zum Trotze.

Erwogen ist in seinen Umrissen der Finanzierungsplan: Eine Gesellschaftsform, umfassend Reich, Länder und Interessentengruppen, Aufbringung der Mittel durch Aktien und Obligationen.

Wird nun in Deutschland die Notwendigkeit dieses Großschiffahrtsweges nicht mehr bezweifelt, so ist kein Grund ersichtlich, mit der Ausführung zu warten. Wohl aber meldet sich vernehmlich die Dringlichkeit. Große Bauausführungen schaffen nicht nur wirtschaftliche Werte, sie helfen auch unmittelbar der Arbeitslosigkeit ab, und wir hörten noch jüngst den Ruf von Organisationen der Arbeitnehmer nach Inangriffnahme der großen Kanalpläne.

Die Wasserstraßen-Projekte der Oder

und ihre Entwicklung in den letzten 12 Jahren

Von Direktor Curt Graetz,
Vorsitzender des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Oberstleutnant a. D.

Warum gerade 12 Jahre Entwicklungsgeschichte der Wasserstraßen-Projekte der Oderschiffahrt in den folgenden Betrachtungen herausgegriffen werden, läßt sich damit begründen, daß seit den Jahren 1912/1913, die eine Blütezeit für die Oderschiffahrt bedeuteten, durch das Ereignis „Weltkrieg“ die Erfolgskurve der Oderschiffahrt bedenklich nach unten ging, daß es aber der zielbewußten Energie aller Interessenten zu verdanken ist, daß diese Erfolgs- und damit Entwicklungskurve allmählich wieder nach oben geführt wird.

Wenn trotz des Existenzkampfes der Schiffahrt in den Kriegs- und Nachkriegsjahren die großen Regulierungs- und Anschlußprojekte der Oder-Wasserstraße nicht vergessen, vielmehr bewußt in den Arbeitsplan aufgenommen wurden, wenn man mit dem Deutsch-Oesterreich-Ungarischen Wirtschaftsverbande dauernde Fühlung hatte und auch nach Begründung der Tschecho-Slowakischen Republik mit den tschechischen Interessenten wegen des Donau—Oderkanals verhandelte, wenn vor allem aber das Ottmachauer Staubecken-Projekt immer und immer wieder bei allen Sitzungen und Schiffahrtsanträgen (so insbesondere auch bei der Oderwasserstraßenbeirats-Sitzung 1925) in den Vordergrund rückte, geschah dies in der Erkenntnis, daß alle Regulierungspläne der Oder, aller Verbindungspläne mit anderen Großschiffahrtswegen, der Ausbau des Klodnitzkanals für 1000 t-Kähne usw. mehr oder minder illusorisch sind, wenn die Oder selbst nicht über regelmäßige Wasserzufuhren verfügen kann.

Worauf aber ist es zurückzuführen, daß all diese Projekte bis heute zwar wohl vorbereitet, aber noch immer nicht in Angriff genommen worden sind? Warum gibt es noch kein Ottmachauer Staubecken, das doch durch Gesetz von 1913 der Oderschiffahrt schon sichergestellt war und von der deutschen Republik am 1. Juli 1920 ausdrücklich bestätigt worden ist? Während auf die einzelnen Projekte, die in den 12 Jahren immer wieder auftauchten, im weiteren genauer eingegangen werden wird, soll hier nur einleitend bemerkt werden: Deutschland und Schlesien sind nicht mehr reich, wie sie es 1913 waren, sondern verarmt. Ueber Millionenausgaben kann nicht mehr so leicht verfügt werden wie früher. Dann: wie die Hauptströme ist die Oder laut Friedensvertrag internationalisiert. Nicht allein der Ablieferung deutschen Schiffsmaterials in Höhe von 5 340 PS Dampfkraft und 33 700 t Kahnraum an die Tschecho-Slowakei sei dabei gedacht, sondern der Tatsache, daß unser früherer Vertragsgegner für den Bau des Donau—Oder-Kanals nicht mehr im gleichen Umfange in Frage kommt. Es ist ferner nicht zu vergessen, daß früher ein ungeteiltes Oberschlesien die industrielle Konkurrenz des Ostrau-Karwiner Gebietes leicht ertragen hätte, eine Frage, die heute bei der Durchführung des Ostrau—Coseler Kanalprojektes nicht so ohne weiteres zu bejahen wäre. Kommt noch hinzu, daß stärker als früher die Interessen-Gegensätze: Landwirtschaft gegen Oderschiffahrt, Industrie gegen Reichsbahn, Reichsbahngesellschaft gegen Oderschiffahrt und diese Interessentengruppen wieder untereinander aufeinander prallen und daß man daher an den maßgebenden Stellen sehr, sehr vorsichtig abzuwägen geneigt ist, ein Umstand, der dem allgemeinen Interesse nicht gerade förderlich ist. Daß diese Interessen-Gegensätze sich gerade jetzt so scharf fühlbar machen, ist aber wieder auf die Verarmung der verschiedenen Kreise, dann aber auch eben auf den Druck, der auf dem Osten als Grenz-Revier lastet, zurückzuführen.

Unter diesen Gesichtspunkten soll auf die einzelnen Oderschiffahrtsprojekte nun näher eingegangen werden:

Zunächst auf den Donau—Oder-Kanal, dessen Bedeutung ja weit über den nationalen Rahmen hinausgeht. Dem Beispiele Frankreichs und Deutschlands folgend, die in den Siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts an den systematischen Ausbau ihrer Wasserstraßennetze herantraten, wurde auch in Oesterreich der Wunsch nach Wasserstraßen rege. 1872 schlug erstmalig ein belgischer Ingenieur der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien den Bau eines Donau—Oder-Kanals vor. Seit jener Zeit beschäftigte sich das Oesterreichische Parlament mit diesem Projekt, dessen Ausführung im Jahre 1901 gesetzlich verankert wurde. Das österreichische Projekt sah die Verbindung Wien—Prerau—Oderberg vor, der Anschluß an die schiffbare Oder von Oderberg nach Cosel-Oderhafen sollte deutscherseits geschaffen werden. Während des Krieges wurde dieses Kanalprojekt weder von österreichischer noch von deutscher Seite ad acta gelegt. 1916 und 1917 fanden in Dresden und Breslau Tagungen der Verkehrsinteressenten beider Länder statt, besonders eingehend wurde anläßlich der Donau—Oder—Elbe-Kanaltagung vom 22. März 1917 in Breslau das Projekt beleuchtet, in dessen Durchführung man einen Schritt zum wirtschaftlichen Zusammenschluß der mitteleuropäischen Mächte erblickte. Seitens der österreichischen Vertreter wurde dabei mehr auf die technische Seite des Problems eingegangen, während Bergrat Dr. Gothein der wirtschaftlichen Bedeutung des Projektes sowohl für Schlesien als Oesterreich gerecht wurde. Durch den Kanal hätte das stärkere Eisenerz-Vorkommen Steiermarks Anschluß an das Absatzgebiet Witkowitz-Mährisch-Ostrau und Oberschlesien bekommen, sodaß die beiden Reviere nicht auf schwedische Erze allein angewiesen wären. Der Hauptversand-Artikel auf dem Kanal von dem Industrie-Revier aus würde ja Kohle sein, die nach Wien und Budapest, aber auch für die steierische Eisenindustrie bis Pöschlarn bezogen werden könnte; somit wären Hin- und Rückfrachten gedeckt und dem Uebelstand, dem Mangel an Talfrachten, unter dem die Donau bislang erheblich litt, würde durch den in Aussicht stehenden Massengüter-Transport abgeholfen werden.

Zeigte sich so in Referaten wie in der anschließenden Resolution durchaus Einstimmigkeit, so führte die weitere geschichtliche Entwicklung dazu, daß infolge der politischen und territorialen Veränderungen die tschecho-slowakische

Republik sich das Donau—Oder-Kanal-Projekt zu eigen machte und es — allerdings variiert — verfolgt.

Trotz der Tatsache, daß der größte Teil der Bestimmungen des österreichischen Wasserstraßennetzes bereits überholt ist, hat man sich bisher in der Tschecho-Slowakei noch nicht zu einer formellen Novellierung des Gesetzes entschließen können, wohl in der Erkenntnis, daß es besser sei, sich erst über die wesentlichsten Einzelheiten schlüssig zu werden (so z. B. über die entgültige Führung der Trasse, Wasserbeschaffung, Kapitalmobilisierung etc.), ehe man den politischen Parteien eine Novellierung zur Abstimmung einreicht; insbesondere befürchtet man wohl heftige Opposition seitens der tschechischen Eisenbahnverwaltung.

Während bisher an der Moldau und Elbe die Regulierungs- und Kanalisationsarbeiten tschechischerseits lebhaft betrieben wurden, sind in Mähren und der Slowakei, durch deren Gebiet der Kanal projektiert ist, Fortschritte noch nicht zu verzeichnen. Die Tschecho-Slowakei ist in der Anschlußmöglichkeit an die schiffbare Oder von dem deutschen Kanalausbau auf der Strecke Mährisch—Ostrau—Cosel abhängig, eine Kanalisierung, die gerade für das Ostrau-Karwiner Kohlen- und Industriegebiet von großer Bedeutung ist. Die tschechische Regierung zu entscheidenden Maßnahmen zu führen, war das Ziel verschiedener Wasserstraßen-Tagungen, die in den Jahren 1923, 1924 und 1925 in Brünn, Kolin, Preßburg und in Mährisch-Ostrau stattfanden. Auf der letzten dieser Tagungen gab die tschechische Regierung die Zusicherung, die Wasserstraßendirektion eingehend mit der Ueberprüfung der Einzelprojekte des Donau—Oder-Kanals zu befassen und mit Vertretern Deutschlands wegen des Anschlusses der beiderseitigen Kanalstraßen zu verhandeln. Von dem Kanalprojekt Ostrau—Cosel entfallen von mindest 65 km etwa 52 km auf Deutschland.

Ein interessantes Streiflicht auf die Stellungnahme des Ostrau-Karwiner Bergbaues gab die Erklärung des Bergdirektors Ingenieur Modr namens der betreffenden bergbaulichen Unternehmungen. Obwohl der Kohlenbergbau durch den Ausbau des Kanalstückes Ostrau—Cosel für seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem oberschlesischen Steinkohlenrevier fürchtet, begrüßt er doch die Durchführung des Projektes mit Rücksicht auf seine industriellen Abnehmer im eigenen Revier, denen dadurch die Möglichkeit zu billigem Rohstoffbezug und zu billigem Transport der Fertigprodukte gegeben würde. Eine Steigerung der Industrie-Konkurrenzfähigkeit im Ostrau-Karwiner Revier müßte sich aber naturgemäß wieder auf den Kohlenabsatz der Gruben auswirken. Eine verstärkte Holzausfuhr nach Norden und damit eine ungünstige Preissteigerung für den eigenen bergbaulichen Bedarf wird gleichfalls befürchtet, doch erwartet man angesichts der Kohlenkrise für die beschäftigungslose Arbeiterschaft durch baldigst in Angriff genommene Kanalbauten eine günstige Unterbringungsmöglichkeit.

Obwohl auch bis heute wenig positive Arbeit am Donau—Oder-Kanal seitens der tschechischen Regierung geleistet worden ist, meldet die tschechische Presse, daß entgegen anderen Meldungen die Regierung unter Ablehnung fremden Kapitals den Kanal aus eigenen Mitteln von der tschechischen Industrie errichten wolle. Die Vorbereitung des Projektes sei bereits soweit vorgeschritten, daß demnächst mit der Trassen-Revision begonnen werden könne. Soweit das Oder—Donau-Kanalprojekt, als es von tschechischer Seite befürwortet wird.

Wie stellt man sich deutscherseits dazu? Grundsätzlich ist hervorzuheben: Sämtliche Interessenten sind sich darin einig, daß, wenn die Bedingung erfüllt wird, daß der Kanal Cosel—Ostrau bezw. Oderberg wirklich weiter bis zur Donau geführt wird, und Deutschland auf diesem neu zu schaffenden Schiffahrtswege Gleichberechtigung erhält, die für einzelne Kreise entstehenden Nachteile hingenommen werden müssen. Nachteile liegen vor allen Dingen darin, daß die oberschlesische Hüttenindustrie in Zukunft stark gegen die Konkurrenz der Eisenindustrie des Ostrau-Karwiner und Witkowitzer Reviers anzukämpfen hätte, da dieser Bezirk infolge des verlängerten Wasserweges nicht unerheblich an Bahnfracht sparen würde. Gewisse Konsequenzen dürften sich auch für den Coseler Umschlagshafen ergeben, dem zu mindesten der Umschlag der für das Ostrau-Witkowitzer Revier bestimmten Erzladungen verloren ginge. Ob polnischerseits — falls die Kanalisierung Richtung Oderberg vorgenommen würde — sich Bestrebungen durchsetzen würden, die auf eine Unabhängigmachung vom Coseler Hafen abzielen (Ausbau eines eigenen Hafens, evtl. bei Annaberg-Loslau) ist eine Zukunftsfrage, für die der Ausbau des Klodnitzkanals zum leistungsfähigen Zubringer nicht ohne Einfluß sein wird. Letzten Endes dürfte aber der allgemeine Verkehr nach den Donaustaaten nicht nur der Oderschiffahrt, sondern auch der westschlesischen Industrie und den Gruben bedeutende Belebung bringen. Ob und wann zwischen Deutschland und der Tschecho-Slowakei ein Staatsvertrag wegen der endgültigen Lösung dieses Groß-Kanal-Projektes geschlossen wird, dafür dürften wohl nicht nur wirtschaftliche, sondern auch außenpolitische Momente bestimmmend sein. (Fortsetzung folgt).

Die Binnenschiffahrt auf dem Balkan

(Fortsetzung und Schluß aus der Januarnummer 1926.)

Von Dr. Friedrich Wallisch, Wien.

Wie nahezu in ganz Europa ist auch auf dem Balkan die Binnenschiffahrt ein Saisongeschäft. Dieser Umstand hat nicht nur allgemeine wirtschaftliche Bedeutung, er muß auch auf die Tarifbildung rückwirken. Die Ausfuhr auf dem Donauwege betrifft fast ausschließlich die reichen Ernteprodukte der betreffenden Länder; im Herbst wird die neue Ernte verfrachtet, im Frühjahr die aus technischen oder spekulativen Gründen zurückgehaltenen Restbestände der vorjährigen Ernte. Auch auf diesem Gebiete macht sich die noch unzureichende Gesamtorganisation nicht selten unangenehm fühlbar. So waren beispielsweise die Zufuhren der letzten Ernte, im Herbst 1925, aus der Moldau und aus Beßarabien in die rumänischen Donauhäfen so schlecht geregelt, daß Käufer und Schiffsraum ungenutzt liegen bleiben mußten, während im Landesinnern die Frucht ohne Transportmöglichkeit lagerte. Im allgemeinen muß festgestellt werden, daß die Bodenreform in Rumänien und Jugoslawien auf den Ertrag der Landwirtschaft durchaus nicht günstig eingewirkt hat, worunter die Binnenschiffahrt, deren wichtigstes Massengut die Kornfrucht (und auch Mais) ist, merklich gelitten hat.

Seit dem Vorjahre nimmt die Getreideausfuhr des Balkans auf dem Flußwege merklich nach westöstlicher Richtung zu. Die Ware geht donauabwärts und ab Rumänien auf dem Seeweg nach den Nordseehäfen. Denn es hat sich ergeben, daß die Verfrachtung durchwegs per Schiff trotz des Umweges um ganz Europa lohnender ist als stromaufwärts mit Einschaltung der Bahnfracht ab deutschen Donauhäfen. Welche Bedeutung daher die hindernisfreie direkte Binnenschiffahrt Balkan—Norddeutschland haben wird, geht aus dieser Tatsache mit denkbar größter Beweiskraft hervor.

Allein der jugoslawische Verkehr donauabwärts hat im ersten Halbjahr 1925 etwas mehr als 14 v. H. des gesamten Außenhandels des Königreichs S. H. S. betragen, und zwar 285 493 t im Werte von 634 Millionen Dinar.

Gerade das erste Halbjahr 1925 zeigte ein gewaltiges Ansteigen des Warenverkehrs auf der mittleren und unteren Donau. Der gesamte Donaufrachten-Verkehr belief sich 1924 auf 3 757 000 t, 1923 auf 3 924 000 t. Er hat also noch nicht annähernd die Vorkriegshöhe wieder erreicht. Im letzten Friedensjahr auf dem Balkan bezifferte sich der gesamte

Frachtenverkehr des Stromes auf 6 800 000 t. Das ist eine der verkehrsgeographisch so sehr bevorzugten Stellung der Donau durchaus nicht angemessene Ziffer. Man bedenke, daß auf der schiffbaren Rheinstrecke, die nur einem Drittel der Donaustrecke entspricht, in derselben Zeit 57 500 000 t verfrachtet worden sind.

Deutschland hat am Donaufrachtenmarkt 1923 mit 213 000 t, 1924 mit 219 000 t teilgenommen. Die Höchstziffer fällt auf Jugoslawien 1923 mit 1 157 000 t, 1924 mit 1 283 557 t. Auch an der raschen Zunahme des Verkehrs 1925 hat Jugoslawien mit einer Steigerung von nicht weniger als 230 v. H. den Löwenanteil, während der Warenverkehr des Bayerischen Lloyd um 128 v. H. zugenommen hat, immerhin auch der vollgültige Beweis erhöhter Wichtigkeit dieses Schiffahrtsweges für das Reich. Rumäniens Frachtenverkehr, der 1923 481 000 t betragen hatte, stieg 1924 bereits auf 900 000 t und vermehrte sich im 1. Halbjahr um 94 v. H.

Von fremden Gesellschaften, deren Schiffe nach den Donauhäfen des Balkans verkehren, sind insbesondere die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Bayerische Lloyd, die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Rhein—Donau-Erpreßschiffahrt zu erwähnen, ferner die Kgl. ungarische Fluß- und Seeschiffahrts A.-G. und die Continentale Motorschiffahrts A.-G. in Amsterdam[1]).

Jugoslawien besitzt das Schiffahrtssyndikat SHS, welches eine Interessengemeinschaft zwischen dem Staate und der privaten Flußschiffahrtsgesellschaft darstellt, wobei die kaufmännische Leitung und die Verwaltung des Schiffsparks privatwirtschaftlich durchgeführt wird. Die Schiffe des Syndikats besorgen den Frachtenverkehr stromauf- und abwärts nach dem Ausland, den Personenverkehr aber nur im Inland, d. h. auf der Donau und den schiffbaren Nebenflüssen Drau, Theiß und Save. Die günstige Verbindung, die durch diese Binnenschiffahrtswege zwischen den einzelnen nördlichen Teilen des Königreichs gegeben ist, im Verein mit dem noch geringen Ausbau der Bahnlinien südlich der Save—Donaulinie zeitigen im Personenverkehr des Syndikats ein recht günstiges Ergebnis. Dies muß besonders hervorgehoben werden, da der Personenverkehr der übrigen Donauschiffahrtsgesellschaften durchaus unrentabel ist. Es sind hierfür zahlreiche Gründe allgemein-tarifpolitischer, kalkulatorischer und schiffsbautechnischer Natur maßgebend, die eben durch die besonderen Verhältnisse in Jugoslawien gerade hier nicht so sehr im Vordergrund stehen. Von der rapiden Zunahme des Frachtenverkehrs des Syndikats ist bereits die Rede gewesen. Eine bezeichnende Ziffer bildet auch der Betrag, den das Syndikat an Durchzugsgebühren durch den Schiffahrtskanal im Eisernen Tor während des ersten Halbjahres 1925 gezahlt hat, er betrug 204 000 Schweizer Franken, während die größten ausländischen Gesellschaften mit 170 000 Franken und weniger stark zurücktreten. Dennoch hat sich die Organisation des Schiffahrtssyndikats SHS keineswegs bewährt. Der Amortisationsfond, der jährlich gespeist werden soll, ist seit fünf Jahren unberücksichtigt geblieben. Daher fehlen die Mittel zum Ersatz veralteter Schiffe, eine Tatsache, die auch dem Völkerbundexperten Hines augenfällig geworden ist. Um die Kosten für Schiffsreparaturen geht ein anfechtbarer Streit zwischen Syndikat und Verkehrsministerium. Für den Nachwuchs von Mannschaft wird nicht entsprechend vorgesorgt usw.

Die Unzufriedenheit mit dem Syndikat hat sich in jüngster Zeit zu einem Skandal erweitert, der in politischen Kreisen und in der Presse des Landes lauten Widerhall findet. Der Verkehrsminister Radojevic ist so weit gegangen, gegen die Leitung des Syndikats öffentlich überaus schwerwiegende Beschuldigungen zu erheben. Er wirft ihr unter anderem vor, sie bezahle die Kohle viel zu teuer, weil sie diese von Banken beziehe, die Aktionäre des Syndikats sind. Der Transportsatz, der um ein Drittel niedriger sein müßte als auf dem Achsenweg, sei gar um 30 Prozent höher als der Bahntarif usw. Der Verkehrsminister propagiert daher eine Umänderung des Status, die letzten Endes eine völlige Verstaatlichung der jugoslawischen Binnenschiffahrt bedeuten würde — eine erstaunliche Maßregel, die den allgemeinen Erfahrungen der Weltwirtschaft gewiß nicht entspricht. Tatsächlich ist der Minister mit seinem Plane ganz vereinsamt geblieben, selbst seine Parteigenossen lehnen die von ihm angeregte Art der Sanierung der Flußschiffahrt des Landes mit aller Entschiedenheit ab.

Die staatliche Rumänische Flußschiffahrt pflegt außer dem Frachtverkehr, über dessen Umfang und Anwachsen bereits kurz berichtet worden ist, auf der unteren Donau auch den Personenverkehr mit zum Teil sehr gut ausgestatteten Schiffen. Der kontinentalen Schiffsverbindung nach Deutschland und den Niederlanden bringt Rumänien besonderes Interesse entgegen. Das Land wird, vor diesbezügliche Forderungen gestellt, gern seinen Teil zur Fahrbarmachung der Donau für größere Fahrzeuge beitragen, um der Erfüllung seiner Wünsche der kontinentalen Dampferverbindung Gehatz—Rotterdam, näher zu kommen. An dem Unterlauf des Stromes bestand bisher nur eine einzige Verbindung zwischen dem rumänischen und bulgarischen Ufer von Giurgiu (Giurgievo) nach Ruse (Rustschuk). Kürzlich nun hat die Staatliche Rumänische Flußschiffahrt auch eine ständige Verbindung Calafatul-Widdin eingerichtet, diese ergibt den wichtigsten Anschluß des südwestlichen Bahnnetzes an die Orientbahnen via Sofia.

Bulgarien, als der Besiegte unter den Balkanstaaten hat den schwersten Weg zur Anbahnung normaler Verhältnisse zurücklegen müssen. Sein wichtigster Donauhafen Ruse (Rustschuk) war durch die Abtretung des Hinterlands in der Dobrudscha an Rumänien schwer geschädigt worden und mußte nach dem Weltkrieg im Frieden von Neuilly eine ungemein drückende Bedingung annehmen: Durch fünf Jahre durfte das Land keine selbständigen Handelsverträge abschließen. Es würde zu weit führen, auf die verheerenden Folgen dieser drakonischen Bestimmung hier näher einzugehen. Der internationale Warenverkehr des Landes war aufs schwerste gehemmt. Erst jetzt, seit dem Ablauf dieser fünf Jahre, beginnt sich das Land durch die rasche Anbahnung von Handelsverträgen wieder zu erholen. In richtiger Erkenntnis der Lage wendet die Regierung ihr besonderes Augenmerk auf die Beendigung des vertragslosen Zustands mit den nordwestlichen Donaustaaten.

Bulgarien hat inzwischen sein Bahnnetz an der Donau ausgebaut, in erster Linie wurde dadurch der rasch aufblühende Flußhafen von Lom-Palanka gefördert. Die Ernte aus Nordwestbulgarien wird nach dem Donauhafen Orehovo geleitet, wo in diesem Jahre vor allem deutsche Firmen als Käufer aufgetreten sind.

Der Bulgarische Lloyd und die Bulgarische Schiffahrtsgesellschaft „Dunav", beide auf der Donau verkehrend, haben keine wirtschaftliche Bedeutung erringen können. Die Regierung des Königreichs, die im Rahmen ihrer materiellen Kräfte seit Jahrzehnten der nationalen Schiffahrt wertvollste Forderung angedeihen läßt, hat in jüngster Zeit ihre Aufmerksamkeit der völligen Erneuerung der Binnenschiffahrt zugewendet. Die Gründung einer neuen Donauschiffahrtsgesellschaft ist beschlossen und durch erhebliche Kapitalsbeteiligung seitens des Staates praktisch möglich geworden. Man erwartet auch eine rege Anteilnahme des ausländischen Kapitals, umsomehr, als die umfangreichen Schiffsbestellungen, die beabsichtigt sind, nach dem kapitalgewährenden Ausland vergeben werden sollen.

So beschreitet nach Ueberwindung der ärgsten Hindernisse nun auch Bulgarien den vorgezeichneten Weg seiner Nachbarn, mittels der Binnenschiffahrt den Güteraustausch mit dem Nordwesten zweckdienlich auszubauen.

Allseits sind Hände am Werke, der Schiffahrt auf der Donau jenen beherrschenden Platz einzuräumen, der ihr zwischen dem deutschen Mitteleuropa und dem nahen Orient des Balkans mit Naturnotwendigkeit gebührt.

[1]) Anm. d. Schriftl.: Die das S. H. S. Syndikat betreffenden Ausführungen sind durch die am 1. 1. 1926 erfolgte Verstaatlichung der jugoslawischen Schiffahrt teilweise überholt.

Trapezprofil gegen Muldenprofil

Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. e. h. de Thierry, Berlin.

„Ueber Querprofile von Binnenschiffahrtskanälen". Von Dr. Ing. Paul Schmies. Mit 51 Textabb. u. 4 Tab. Verlag von Julius Springer, Berlin.

In dem Vorwort wird von dem Verfasser, Dr. ing. Paul Schmies, anerkannt, daß die Neubaukosten der Schiffahrtskanäle, bei ungünstigen Geländeverhältnissen, sich so steigern können, daß von einer Wirtschaftlichkeit des Transportes keine Rede mehr sein kann. Die Anregungen, die der Verfasser hinsichtlich der Breite des Kanalprofils gibt, sind aber mit der ersterwähnten Tatsache nicht recht in Einklang zu bringen, denn die Maßnahmen, die er in Vorschlag bringt, müssen in ähnlicher Weise wie ungünstige Geländeverhältnisse zu einer nicht unwesentlichen Steigerung der Neubaukosten von Binnenschiffahrtskanälen führen. Die Erhöhung der Baukosten muß eine Steigerung der Schiff-

fahrtsabgaben zur Folge haben, und man muß mit Recht bezweifeln, ob aus diesem Grunde die Schiffahrt, deren Existenz durch den immer schärfer hervortretenden Wettbewerb der Eisenbahn ernstlich bedroht ist, derartige Vorschläge gutheißen wird.

Man wird allgemein anerkennen müssen, daß die jetzt üblichen Kanalbreiten für die Fahrt eines Schleppzuges auf freier Strecke völlig ausreichend sind. Erst bei Begegnungen treten die Schwierigkeiten hervor, und hierbei ist nicht die Wasserspiegelbreite, sondern die Breite in der Tiefe des höchsten, zulässigen Tiefganges maßgebend, die der Verfasser vorliegender Schrift ganz zutreffend als nutzbare Querschnittbreite bezeichnet. Da liegt es nahe, die Umstände, unter welchen Schiffskreuzungen vor sich gehen, zu untersuchen und der Frage näher zu treten, ob die Gefahr des Auflaufens auf die Böschungen nicht in zweckmäßigerer und vor allen Dingen in einer für den Bau der Kanäle und ihren Betrieb wirtschaftlicheren Weise beseitigt werden kann, als durch Verbreiterung des Profils.

Die vorliegende Schrift will offenbar zur Lösung dieser Probleme beitragen, man kann sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, daß der Verfasser mit vorgefaßter Meinung an die Aufgabe herantritt und mit unzureichendem wissenschaftlichem Rüstzeug gegen das Muldenprofil ankämpft.

Er erwähnt zunächst die Versuche von de Mas, aus welchen die Ueberlegenheit des Rechteckquerschnitts gegenüber dem Trapezquerschnitt in Bezug auf den Schiffswiderstand, eindeutig hervorging. Man begeht aber einen Irrtum, wenn man diese Ueberlegenheit auf die wagrechte Sohle zurückführt. Die Versuche von Engels und die theoretischen Untersuchungen Kreys haben den Nachweis erbracht, daß die Wasserspiegelbreite für diese Ueberlegenheit maßgebend ist. Die Schlußfolgerung, zu der der Verfasser kommt, indem er auf S. 4 schreibt: „Da die Kraft des rückströmenden Wassers unter dem Schiff erheblich ist, verlangt sie ferner eine wagerechte Sohle“, ist in Bezug auf die Logik überraschend. Was heißt zunächst erheblich? Warum soll eine wagerechte Sohle der Kraft des rückströmenden Wassers besser entsprechen als eine muldenförmig vertiefte, und wird der Forderung des Verfassers auf S. 19, daß auch in festem Boden eine Vertiefung auf 3,50 m mit Rücksicht auf den Schiffswiderstand erwünscht ist, nicht bei muldenförmiger Profilgestaltung leichter entsprochen als bei trapezförmigen Querschnitt?

Der Verfasser gibt zu, daß die Modellversuche die Frage der Wertigkeit der Profilform zugunsten des Muldenprofils gelöst haben. Ohne jede Begründung sagt er dann aber: „Doch sind diese Rückschlüsse in dieser Richtung nicht anzuerkennen“ (S. 6). Aus dem Vergleich der Haak'schen Schleppversuchsergebnisse auf dem Dortmund—Ems-Kanal mit den Versuchen von Mattern und Buchholz auf dem Oder—Spree-Kanal und dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin, glaubt der Verfasser die Ueberlegenheit der Trapezform „als unzweifelhaft gegeben“ folgern zu dürfen. Er übersieht aber, daß die „verschiedenen Umstände“, die nach seiner eigenen Angabe hier mitgespielt haben, die Schlußfolgerungen, zu denen er kommen möchte, in höherem Maße beeinflussen als die Profilform. Zunächst ist es recht anfechtbar, die mit rein eisernen Kähnen ermittelten Schiffswiderstände beim Dortmund—Ems-Kanal mit solchen zu vergleichen, die an eisernen Kähnen mit Holzboden bei den Versuchen am Oder—Spree-Kanal und am Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin festgestellt wurden. Dann ist auch zu bedenken, daß der Einfluß des Steuers den noch übrig bleibenden Unterschied wahrscheinlich völlig verwischen dürfte. Aus diesem Grunde muß man Modellversuchen, bei denen man diese „verschiedenen Umstände“ ausschalten kann, größeres Vertrauen entgegenbringen, als den Versuchen in der Natur.

Rebus sic stantibus müssen die dogmatischen Erklärungen, mit welchen der Verfasser das Muldenprofil zugunsten des Trapezprofils abfertigt, als Ausdruck rein subjektiver Anschauungen bewertet werden. Im Lichte der wissenschaftlichen Kritik erweisen sie sich ohne Frage als von sehr zweifelhafter Farbenbeständigkeit.

Dem Verfasser scheinen die Arbeiten Krey's auf diesem Gebiete, insbesondere Krey's Veröffentlichung über die Fahrt der Schiffe auf beschränktem Wasser unbekannt zu sein. Er führt sie wenigstens unter den Quellen, aus welchen er geschöpft hat, nicht an und man darf wohl annehmen, daß, wenn er mit diesen Ergebnissen der wissenschaftlichen Forschung vertrauter wäre, er mit seinem Urteil größere Zurückhaltung an den Tag gelegt hätte.

Die Richtigkeit der angeführten Beispiele von Flüssen mit trapezförmigem Querschnitt braucht man keineswegs anzuzweifeln. Sehr fraglich ist es jedoch, ob solche Einzelerscheinungen ausreichend sind, um das Gesetz, daß ein Fluß sich aus seinem ursprünglichen muldenförmigen Charakter die Trapezform geschaffen und erhalten hat (S. 12) als „Gesetz“ zu begründen.

In dem Abschnitt „Fahrbetrieb und Profil bei Begegnungen“ soll bewiesen werden, daß eine Verbreiterung des Profils notwendig ist, um den Zeitverlust bei Begegnungen zu vermindern. Um diesen Beweis zu führen, geht der Verfasser von der Voraussetzung aus (S. 17), daß „beim Begegnen die Schleppzüge ihre Fahrt verringern müssen“. Daß sie es meistens tun, ist zuzugeben, aber wenn man sich die Frage vorlegt, ob wirklich eine zwingende Notwendigkeit hierfür vorliegt, wird man wohl erhebliche Zweifel hegen dürfen, ob diese übliche Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit auch nur z w e c k m ä ß i g ist. Von einem „müssen“ kann jedenfalls keine Rede sein.

Auf S. 9 ist in den Abbildungen 18 und 19 der Vorgang bei Schiffsbegegnungen ganz richtig dargestellt. Die Bugwelle vor jedem Schiff drängt die sich begegnenden Schiffe auseinander und beseitigt damit zwangsläufig die Kollisionsgefahr. Durch die in der Kanalmitte sich addierenden Bugwellen wird ein Quergefälle nach den Kanalufern hervorgerufen. Dieses Quergefälle läßt die Schiffe nach den Ufern gleiten, und man kann mit Recht bezweifeln, ob die vom Verfasser vorgeschlagene Verbreiterung allein die Schiffe bei Begegnungen vor Berührungen mit der Böschung schützen wird.

Die Kollisionsgefahr wird durch die Bugwellen beseitigt, die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit ist andererseits aber mit einer Einbuße an Steuerfähigkeit verbunden. Logischerweise muß man also folgern, daß, um ein Auflaufen auf die Böschungen zu verhüten, die sich begegnenden Schleppzüge keinesfalls ihre Fahrgeschwindigkeit herabsetzen dürfen. Ich bin daher der Meinung, daß die vom Verfasser empfohlene Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit für diesen Zweck viel wirksamer sein wird, und daß man sich die Profilverbreiterung ersparen kann. Damit ist nicht nur das Hauptargument des Verfassers zugunsten einer Profilerweiterung gegenstandslos, sondern es entfallen auch die Zeitverluste, die der Verfasser für alle innerhalb der zwölfstündigen Betriebszeit vorkommenden Begegnungen auf 16 bis 17 Proz. bewertet.

Wenn der vorliegenden Arbeit wegen ihres einseitigen Standpunktes zugunsten der Trapezform in wissenschaftlicher Hinsicht manche Mängel anhaften, so ist doch anzuerkennen, daß der Verfasser darin den Nachweis erbringt, daß er mit offenen Augen an einem bedeutenden Kanalbau beteiligt war und reichen Nutzen daraus gezogen hat. Die dort gesammelten Erfahrungen wird er aber in wertbeständigere Münzen zu prägen vermögen, wenn er vor der Bildung seines Urteils die Grundlagen dafür einer strengeren Kritik unterwirft.

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung

in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925

V. Weser- und Emsgebiet



Im Bereiche des Weser-Ems-Wasserstraßenbeirats werden die Belange der Reichswasserstraßen wahrgenommen:

a) auf preußischem Gebiete durch den Oberpräsidenten der Provinz Westfalen als Chef der Wasserbaudirektion Münster und den Oberpräsidenten der Provinz Hannover als Chef der Wasserstraßendirektion Hannover als Mittelbehörden,

b) auf braunschweigischem Gebiete durch das Braunschweigische Wirtschaftsministerium in Braunschweig und

c) auf lippischem Gebiete durch das Lippische Landespräsidium in Detmold,

d) auf schaumburg-lippischem Gebiete in dem von Preußen erbauten Ems-Weser-Kanal durch die Wasserstraßendirektion Hannover.

Die Zuständigkeit der Behörden ist folgendermaßen geregelt:

I. Wasserbaudirektion Münster.

1. Rhein—Herne-Kanal, 38 km lang, Wasserbauamt Duisburg-Meiderich und Kanalbauamt Duisburg-Ruhrort (letzteres nur für den Bau der zweiten Mündung des Rhein—Herne-Kanals in den Rhein bei Duisburg und nur für die Dauer der Bauausführung errichtet).
2. Dortmund—Ems-Kanal von Dortmund-Herne bis zur Einmündung des Papenburger Stadtkanals, insgesamt 239 km, und zwar von
   a) Strecke Dortmund bis Henrichenburg 15 km;
   b) Strecke Henrichenburg bis zur Einmündung des Ems—Weser-Kanals bei Bergeshövede 93 km;
   c) Strecke von Bergeshövede bis zur Einmündung des Kanals in die Ems bei Gleesen 30 km;
   d) kanalisierte Ems von Gleesen bis Papenburg 90 km;
   e) Zweigkanal nach Herne 11 km; Wasserbauämter Münster, Rheine und Meppen.
3. Lippe-Seitenkanal
   a) zwischen dem Dortmund—Ems-Kanal bei Datteln und der Stadt Hamm, 36 km, Wasserbauamt Hamm;
   b) zwischen Hamm und Lippstadt, 35 km (unvollendet), Wasserbauamt Hamm;
   c) zwischen dem Rhein bei Wesel und dem Dortmund—Ems-Kanal bei Datteln, 59 km (im Bau begriffen), Kanalbauämter Wesel, Dorsten und Datteln (nur für die Zwecke des Neubaues und dessen Dauer errichtet).

II. Wasserstraßendirektion Hannover.

1. Weser von Hann.-Münden bis Bremen, insgesamt 364 km (einschließlich der unter III und IV aufgeführten Strecken), Wasserbauamt Cassel I, Hameln, Minden I, Hoya u. Verden.
2. Werra von der preußischen Grenze bei Falken bis Hann.-Münden, 87 km, Wasserbauämter Cassel II und Cassel I.
3. Fulda von Mecklar bis Hann.-Münden, 106 km, Wasserbauämter Cassel II und Cassel I.
4. Leine vom Wehr am Schnellen Graben in Hannover bis zur Mündung in die Aller, 95 km, Wasserbauämter Hannover und Celle.

5. Aller von Celle bis zur Mündung in die Weser, 117 km, Wasserbauämter Celle und Verden.
6. Waldecker und Diemel-Talsperre, Wasserbauamt Cassel I.
7. Ems—Weser-Kanal von der Abzweigung vom Dortmund—Ems-Kanal bis Hannover (Osthafen Misburg), 172 km, mit den Zweigkanälen nach Osnabrück, 14 km, und nach Linden, 11 km, dem Abstieg zur Weser bei Minden, 1 km, dem Abstieg zum Hafen Dankersen, 1 km, und dem Abstieg zur Leine bei Linden, 2 km, Wasserbauämter Osnabrück, Minden II und Hannover.
8. Fortsetzung des Ems—Weser-Kanals (Mittellandkanal) von Misburg bis Peine, einschließlich des Zweigkanals von Hildesheim, 35 + 15 = 50 km (im Bau), Neubauämter Hannover, Peine und Hildesheim (nur für die Zwecke des Neubaues und für dessen Dauer errichtet).

III. Braunschweigisches Wirtschaftsministerium in Braunschweig.

Weser, in einzelnen braunschweigisches Gebiet durchquerenden oder berührenden Strecken von insgesamt etwa 53 km Länge, davon rund 43 km nur auf einem Ufer, Braunschweigische Wasser- und Straßenbauämter Holzminden und Braunschweig.

IV. Lippisches Landespräsidium in Detmold.

Weser, soweit sie lippisches Gebiet berührt, rund 9 km am linken Ufer.

A. Bauliche Maßnahmen.

1. Unterhaltungsarbeiten.

Während des Krieges und in der ersten Zeit nach dem Kriege konnten aus Mangel an Arbeitskräften, Baustoffen oder Geldmitteln nur die zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Wasserstraßen jeweils unbedingt notwendigen Arbeiten und Beschaffungen ausgeführt werden. Die weiter erforderlichen Maßnahmen mußten auf später verschoben werden. In der letzten Zeit des Berichtszeitraumes gelang es zwar, einen großen Teil der zurückgebliebenen und neu entstandenen Schäden und Mängel zu beseitigen. Bei der Kürze der Zeit und bei den beschränkten Mitteln konnte aber ein in jeder Hinsicht befriedigender Unterhaltungszustand noch nicht erreicht werden, und es wird noch der Ausführung einer Reihe von Arbeiten bedürfen, bis die Folgen der zehnjährigen Beschränkung vollends beseitigt sein werden.

Allgemein handelt es sich bei den baulichen Unterhaltungsmaßnahmen hauptsächlich um die Erhaltung der für die Schiffahrt erforderlichen Wassertiefe, die Sicherung der Ufer, die Instandsetzung der Uferbefestigungen, der Betriebsvorrichtungen an den Schleusen, der Ausrüstung der Schleusen und Schleusenvorhäfen, der Brücken und sonstigen Bauwerke, ferner auch um die Instandsetzung und den Ersatz der für die Unterhaltung vorhandenen Eigengeräte (Bagger, Dampfer usw.).

Im einzelnen ist folgendes zu erwähnen: Der Unterhaltungszustand des Dortmund—Ems-Kanals war in den ersten Jahren der Berichtszeit besonders ungünstig. Die Verhältnisse konnten aber mit den bereitgestellten Mitteln wesentlich verbessert werden. Es bleiben aber immer noch einige nicht ganz unbedenkliche Mängel bestehen, deren Abstellung im Laufe der nächsten Zeit angestrebt werden muß. Das ist um so mehr der Fall, als der Kanal jetzt über 25 Jahre in Betrieb ist und deshalb gewisse Teile seiner Anlagen in größerem Umfange zu gleicher Zeit abgängig werden.

Besondere Instandsetzungen wurden erforderlich infolge der durch den Bergbau hervorgerufenen Bodensenkungen, die die Aufhöhung der Dämme, Uferbefestigungen und Dichtungsschichten bis zu der entwurfsmäßigen Höhe über dem Normalwasserspiegel auf längere Strecken notwendig machten, sowie infolge der während der Besetzung des Ruhrgebietes von unbefugter Hand veranlaßten Sprengung des Emscher-Dükers. Letztere hatte das Leerlaufen der Kanalhaltung vom Sicherheitstor der Emscher bis Herne verursacht, demzufolge die Kanaldämme streckenweise stark beschädigt und an mehreren Stellen in größerem Umfange mit den Uferbefestigungen in den Kanal abgerutscht waren. Die umfangreichen Arbeiten zur Wiederherstellung dieser Schäden wurden gleich, nachdem die von den Besatzungsmächten besetzt gehaltene Kanalstrecke freigegeben worden war, in Angriff genommen und so gefördert, daß bei Eintritt offenen Wetters im Frühjahr 1924 der Verkehr wieder eröffnet werden konnte. Die vollständige Wiederherstellung des Emscher-Dükers war aus technischen Gründen ohne eine Trockenlegung des Kanals für längere Zeit nicht angängig, der Erfolg außerdem sehr zweifelhaft. Die Arbeiten sind daher hier auf die Sicherung des von der feindlichen Besatzung ausgeführten Notbehelfsbaues für eine einschiffige Kanalfahrt beschränkt geblieben. Vorbereitende Arbeiten zur Herstellung eines Umgehungskanals am jetzigen Emscher-Düker sind aber bereits im Gange.

Die ungewöhnlich hohen Hochwässer in den Jahren 1923 und 1924 haben einige Schäden an der kanalisierten Ems verursacht, für deren Beseitigung besondere Mittel bereitgestellt werden mußten.

Da im Winter 1924/1925 eine natürliche Schiffahrtssperre durch das Eis nicht eintrat, machten nicht aufschiebbare Instandsetzungen an den Schiffsschleusen Varloh und Teglingen eine künstliche Schiffahrtsperre unterhalb Bevergern bis Hanekenfähr für etwa einen halben Monat notwendig. Solche künstliche Schiffahrtsperren zur Instandsetzung der Schleusen sind sehr unerwünscht, lassen sich aber in Fällen wie bei Varloh und Teglingen, wo zweite Schiffahrtschleusen noch nicht vorhanden sind, auch künftig nicht immer vermeiden.

Der Kanal Datteln-Hamm, der erst im Jahr 1914 eröffnet ist, konnte im allgemeinen ordnungsmäßig instand gehalten werden. Außer den gewöhnlichen Instandsetzungsarbeiten wurden Dammverstärkungen ausgeführt, die sich wegen der an verschiedenen Stellen hervorgetretenen Undichtigkeiten als notwendig erwiesen; außerdem wurden die bei der Inbetriebnahme des Kanals auf einzelnen Strecken zurückgebliebenen Dichtungsarbeiten an den Dämmen und an der Kanalsohle nebst Sohlensicherungen zum Teil nachgeholt. Die an der Einmündung des Kanals Datteln-Hamm in den Dortmund—Ems-Kanal noch ausstehenden Restarbeiten (Beseitigung von Resten des alten Leinpfads) mußten wegen Knappheit der Geldmittel auf 1925 verschoben werden.

Der Rhein—Herne-Kanal erforderte, obwohl auch er erst im Jahre 1914 dem Verkehr übergeben wurde, wegen des starken Verkehrs und wegen der vielen durch Geländeabsenkungen infolge Bergbaues entstandenen Schäden, von Anfang an verhältnismäßig hohe Aufwendungen für Unterhaltungsmaßnahmen; das war namentlich im letzten Jahre der Fall, nachdem während der Ruhrbesetzung beinahe ein Jahr lang jede Unterhaltungstätigkeit hatte ausgesetzt werden müssen und die Anlagen infolge unsachgemäßer Behandlung durch die Besatzungsmächte in einen äußerst ungünstigen Zustand geraten waren. Erfreulicherweise konnten die Hauptschäden bereits beseitigt werden. Vor allem sind die Uferbefestigungen, die noch zu Anfang 1924 fast vollständig zerstört waren, größtenteils wiederhergestellt worden.

Infolge der Geländeabsenkungen haben große Strecken der Dämme aufgehöht und ein namhafter Teil der über den Kanal führenden Brücken gehoben werden müssen, weil die lichte Durchfahrthöhe für den Verkehr nicht mehr ausreichte. In letzter Zeit sind auch die Schleusenbauwerke durch die Geländeabsenkungen in Mitleidenschaft gezogen, so daß namentlich an der Schleuse IV in allernächster Zeit umfas-

sende Arbeiten zum Ausgleich der Absenkungen vorgenommen werden müssen, bevor der Zustand betriebsgefährlich wird. Die Kosten dieser Arbeiten werden von der Bauverwaltung verauslagt, müssen ihr aber durch die Bergwerksverwaltungen, in deren Bereich die Schäden entstehen, vergütet werden. In einigen Fällen sind die Beträge anstandslos zurückgezahlt worden, in anderen Fällen ist es zu Prozessen gekommen, die zum Teil bereits zugunsten der Bauverwaltung entschieden worden sind.

Die Unterhaltung des 1916 fertiggestellten Ems—Weser-Kanals hat sich bisher im allgemeinen regelmäßig und ohne größere Schwierigkeiten durchführen lassen. Immerhin haben sich einige bemerkenswerte Arbeiten, die zum Teil über den Rahmen der gewöhnlichen Unterhaltung hinausgingen, als notwendig erwiesen. So gaben die bedauerlichen Dammbrüche, die sich in den Jahren 1915 und 1918 in der Nähe von Minden ereignet hatten, aus Gründen der Vorsicht Anlaß zu einer Verstärkung der Kanaldämme auf großen Strecken. Auf den hauptsächlich gefährdeten Stellen wurden an der Außenseite der Dämme Erdvorlagen gemacht, die sich auf einen Steindamm stützen. Diese Verstärkungen wurden hauptsächlich auf den Strecken der Bauämter Minden und Hannover durchgeführt und sind teilweise noch im Gange.

Ferner haben die durch den Bau des Ems—Weser-Kanals hervorgerufenen Veränderungen im Grundwasserstand der angrenzenden Grundstücke verschiedene bauliche Maßnahmen nötig gemacht, von denen hier die Herstellung eines Schöpfwerkes im Bühnerbachgebiet und die Verlegung der Rennriehe bei km 107 bis 110 des Kanals genannt werden mögen.

Im Berichtszeitraum sind ferner die Betriebsanlagen des Kanals vervollständigt worden. So wurde die Staatswerft in Minden durch eine Reihe von Bauten, nämlich durch die Erweiterung der Hauptwerkstätte, den Neubau eines Bürogebäudes mit Dienstwohnung für den Vorstand des Maschinenbauamts, eine Tischlerei, einen Holzlagerschuppen, eine Kesselschmiede, ein Magazingebäude sowie durch die Vergrößerung der Hellinganlage usw., erheblich erweitert und leistungsfähiger gemacht. Auch wurde für die Zwecke des Schleppmonopols in Minden bei km 100 des Kanals ein Liege- und Ausrüstungshafen gebaut, der außer dem Schleppbetriebsgebäude und zwei kleinen Magazingebäuden einen mit einem Dampfkran ausgerüsteten Kohlenlagerplatz umfaßt. Ferner wurden die Schiffsliegeplätze bei Minden und bei Lohnde, die sich für das Zusammenstellen der Schleppzüge als nicht ausreichend erwiesen hatten, erweitert.

Von kleineren Baumaßnahmen seien noch genannt: die Beseitigung von Rutschungen im Mindener Zweigkanal, der Bau eines Leitwerkes an der Hafenschleuse in Minden und verschiedene Restarbeiten an Brückenrampen.

Der Kanalwasserstand wurde um 10 cm über den Normalwasserspiegel, d. h. von NN + 49,80 auf + 49,90 m gehoben und auf dieser Höhe gehalten, um den Schleppwiderstand der auf dem Kanal verkehrenden Schiffe zu verringern.

In der Weser wurden neben den notwendigen Unterhaltungsarbeiten die früher bereits begonnenen Arbeiten für einen erweiterten Ausbau des Stromes fortgeführt, soweit dies mit den zur Verfügung stehenden geringen Mitteln möglich war. Die Ufer wurden unter Verwendung der Baustoffe, die bei den Baggerungen zur Räumung des Fahrwassers gewonnen wurden ausgebaut. Die Schleuse Dörverden erhielt am Unterhaupt am rechten Ufer ein neues Leitwerk, um den Schiffern bei Seitenwind das Ausfahren aus der Schleuse zu erleichtern. Das Leitwerk ist als verankerte Larsen-Spundwand ausgebildet. Ein Leitwerk gleicher Bauart befindet sich am Oberhaupt derselben Schleuse im Bau. Der staatliche alte Weserhafen in Minden wurde verbreitert und an ihm ein Magazingebäude errichtet. Das Wasserbauamt I in Minden erhielt ein neues Dienstgebäude. Für die Streckenaufsichtsbeamten in Carlshafen und Stolzenau wurden neue Dienstgehöfte geschaffen, für denjenigen in Rinteln das dortige Magazingebäude zu einem Dienstgehöft umgebaut. Die Ausrüstung der Betriebswerkstätten in Minden und Hoya wurde verbessert.

Wie an der Weser, konnten auch an der Werra und Fulda nur die unerläßlichen Unterhaltungsarbeiten, Ufersicherungen und Verbesserungen des Fahrwassers ausgeführt werden.

Das für die Bearbeitung der Entwürfe für eine Wasserstraßenverbindung zwischen Weser und Main am 1. Januar 1921 errichtete Vorarbeitenamt in Eisenach wurde am 1. April 1924 aufgelöst, nachdem es die Entwürfe für die Werra—Itz-Linie und für die Fulda—Kinzig—Sinn-Linie fertiggestellt hatte.

An der Aller wurden neben den Unterhaltungsarbeiten, dem Uferausbau und der Räumung des Fahrwassers die Restarbeiten für die Durchführung der Kanalisierung von Celle bis zur Leinemündung und die Herstellung der planmäßigen Fahrwassertiefe auf dieser Strecke beendet. Verbesserungsschäden an der kanalisierten Aller konnten in beträchtlichem Umfange durch Aufhöhung der betreffenden Grundstücke, Trockenschäden durch Beteiligung an dem Bau je einer Bewässerungsanlage auf dem rechten und dem linken Ufer der Aller unterhalb der Staustufe Marklendorf abgegolten werden.

Auf der freien Aller unterhalb der Leinemündung wurde die Anlage von Versuchsbauten (Drahtbuhnen, Wolff'sche Gehängebauten, Sinkbäume) zur Vertiefung des Fahrwassers in Angriff genommen.

Die Betriebswerkstätte in Celle konnte durch die Uebernahme der Werkstättenanlage (mit Helling) der inzwischen aufgelösten Celler Schleppschiffahrtsgesellschaft und durch Vervollständigung dieser Anlage erweitert und vervollkommnet werden.

An der Leine blieben die baulichen Maßnahmen auf Unterhaltungs- und Räumungsarbeiten nach Maßgabe der zur Verfügung gestellten Geldmittel beschränkt.

In den letzten vier Jahren sind an der Waldecker Talsperre nur noch Restarbeiten ausgeführt worden. Hierzu gehörten die Herstellung einer steinernen Brücke vom rechten Ederufer nach der Insel am Kraftwerk, der Umbau von zwei Grundablässen, die Herstellung von drei Wirtschaftsbrücken über die untere Eder, die Verbesserung der Fischereianlagen in Niederwerbe, die Vergrößerung des Ausgleichweihers von 320 000 cbm auf 500 000 cbm Fassungsraum und die Errichtung eines Wohngebäudes für einen Beamten und einen Arbeiter der Bauverwaltung. Im Jahre 1924 wurde ferner mit dem Bau einer Wirtschaftsbrücke bei Guntershausen über die Fulda als Ersatz für eine durch die Einwirkung der Talsperre unbenutzbar gewordene Furt begonnen.

Die Bauarbeiten an der Diemeltalsperre konnten erst nach Beendigung des Krieges im Jahre 1920 wieder aufgenommen werden, sie hatten unter den Nachwirkungen des Krieges und der Revolution sehr zu leiden. Insbesondere war es trotz hoher Löhne schwierig, gelernte Maurer an der Talsperre zu halten.

Im Spätherbst 1923 war die Talsperre im allgemeinen vollendet, so daß Ende November 1923 mit der Füllung des Sammelbeckens begonnen werden konnte. Am 27. März 1924 war das Sammelbecken gefüllt, die Sperrmauer wurde zum ersten Male überströmt. An Restarbeiten sind bis zum 1. April 1925 noch die Instandsetzung der Rand- und Zufahrtstraßen und der Bau einiger Brücken über die obere Diemel und die Itter zur Ausführung gelangt.

2. Ausbau der Wasserstraßen.

Eine weitere Aufgabe der Reichswasserstraßenverwaltung bestand darin, die vorhandenen Schiffahrtwege durch wei-

teren Ausbau zu verbessern und neue Verkehrsmöglichkeiten zu schaffen.

a) Zweite Mündung des Rhein—Herne-Kanals.

Der Rhein—Herne-Kanal erhält eine zweite Mündung nach dem Rhein, die oberhalb der bestehenden Schleuse I nach der Ruhr abzweigt. Dieser Fluß erhält in seiner Mündungsstrecke die erforderlichen Abmessungen, um einen Teil des Kanalverkehrs nach dem Rhein aufnehmen und außerdem noch einer größeren Zahl von Fahrzeugen als Liegestelle dienen zu können. Zu dem Zwecke wird bei Duisburg-Ruhrort ein Wehr errichtet, mit einer Schleuse, die bei einer nutzbaren Länge von 350 m und einer lichten Weite von 15 m auch größere Kähne bis zu 1700 t Tragfähigkeit aufnehmen kann, für die zurzeit die Ruhr auf ihrer untersten Strecke vom Ruhrwehr bei Duisburg-Ruhrort an aufwärts bis Mülheim kanalisiert wird. Die Arbeiten sind nach dem Kriege von der Preußischen Wasserbauverwaltung zunächst zur Beschäftigung von Arbeitslosen begonnen und vom Reiche nach Uebernahme der Wasserstraßen mit eigenen Mitteln fortgesetzt worden. Sie konnten wegen der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse und namentlich auch wegen der durch die Ruhrbesetzung hervorgerufenen Behinderungen nur verhältnismäßig langsam gefördert werden, sind aber jetzt soweit gediehen, daß die Fertigstellung im Rechnungsjahre 1926 zu erwarten ist. Die Verkehrsübergabe der ganzen Mündungsstrecke wird wahrscheinlich noch im Sommer 1926 möglich sein. Eine möglichst frühzeitige Verkehrsübergabe muß um so mehr angestrebt werden, als die jetzt bestehende einzige Mündungsschleuse (Schleuse I) bereits bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit durch den Verkehr in Anspruch genommen ist und dringend der Entlastung bedarf. Zu erwähnen ist hier noch, daß die sechs übrigen Staustufen des Rhein—Herne-Kanals von vornherein mit zwei Schleusen versehen sind, um zu verhindern, daß bei etwaigen Beschädigungen eines Schleusenbauwerks durch den Bergbau der ganze Kanalverkehr gesperrt wird.

b) Liegestelle am Dortmund—Ems-Kanal vor der Abzweigung des Rhein—Herne-Kanals.

An der Einmündung des Rhein—Herne-Kanals in den Dortmund—Ems-Kanal entsteht dauernd starker Schiffsandrang, da hier die Kähne vielfach auf Auftrag warten, die Schleppzüge aufgelöst und nach den verschiedenen Richtungen neu zusammengestellt werden. Mit Rücksicht auf die Verkehrszunahme mußte daher für eine Vermehrung der unzureichenden Liegeplätze Sorge getragen werden. Ein erster Teilausbau für 18 Fahrzeuge wurde zu Anfang 1925 fertiggestellt, der Bau eines zweiten Teils für 30 weitere Fahrzeuge ist für die nächste Zeit in Aussicht genommen.

c) Dritte Schleuse bei Münster.

Die Staustufe Münster des Dortmund—Ems-Kanals liegt in dem Kanalteile, der seit 1914 vom Rhein—Weser-Kanal mitbenutzt wird und demnächst einen Teil des Mittellandkanals ausmachen wird. Sie hat daher den Durchgangsverkehr dieser Kanäle zu bewältigen. Dem hierdurch bedingten Verkehrszuwachs können die vorhandenen beiden Schleusen, eine einschiffige von 67 m Länge und 8,6 m Weite und eine zweischiffige von 165 m Länge und 10 m Weite, auf die Dauer nicht genügen. Deshalb wurde eine Erweiterung der Anlage durch eine dritte Schleuse von 225 m Länge und 12 m lichter Weite, die einen ganzen Schleppzug aufnehmen kann, nebst einer wesentlichen Erweiterung am Ober- und Unterkanal beschlossen. Der Bau wurde im Jahre 1919 von Preußen begonnen und dann seit 1921 mit Reichsmitteln fortgesetzt. Die neue Schleuse ist im August 1925 dem Verkehr übergeben worden, die Erdarbeiten in den Vorhäfen werden am Schlusse des Rechnungsjahres 1925 beendet sein.

d) Zweite Schleuse bei Hüntel.

Die Standsicherheit der über 20 Jahre alten Schleuse Hüntel des Dortmund—Ems-Kanals, deren Länge 170 m und deren lichte Weite 10 m beträgt, war infolge von Rißbildungen am Oberhaupt gefährdet. Da die Beseitigung dieser Schäden nur bei einer den Schiffsverkehr für längere Zeit unterbrechenden völligen Trockenlegung des ganzen Bauwerkes möglich war, mußte zur Aufrechterhaltung des Verkehrs und zur Wiederherstellung der Betriebssicherheit des Kanals neben der vorhandenen Schleuse eine zweite errichtet werden, deren Bau im Jahre 1919 von Preußen begonnen und vom Jahre 1921 ab mit Reichsmitteln fortgesetzt wurde. Die neue Schleuse ist im Sommer 1925 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Sie hat die Abmessungen einer Schleppzugschleuse von 225 m Länge und 12 m Weite erhalten. Für 1926 sind Mittel für eine gründliche Untersuchung und Wiederherstellung der Schäden an der alten Schleuse angemeldet worden.

e) Lippe-Kanal Wesel—Datteln.

Der Kanal Wesel—Datteln bildet einen Teil des im Preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 vorgesehenen Lippe-Kanals. Er verbindet bei einer Länge von rund 59 km den Dortmund—Ems-Kanal mit dem Rhein bei Wesel und hat die doppelte Aufgabe, die nördlichen Randbezirke des Ruhrkohlengebietes aufzuschließen und den jetzt bereits stark in Anspruch genommenen Rhein—Herne-Kanal zu entlasten. Der rund 42 m große Höhenunterschied zwischen dem Dortmund—Ems-Kanal und dem Rhein wird in 6 Staustufen überwunden, deren jede zunächst mit einer Schleuse versehen werden soll. Der Bau je einer zweiten Schleuse ist für später in Aussicht genommen. Die Speisung erfolgt in derselben Weise wie die der anschließenden Kanäle für gewöhnlich durch die Lippe (Einlaufbauwerk bei Hamm). Um die Speisung aber auch für trockene Zeiten, in denen die Lippe nicht das erforderliche Wasser führt, sicher zu stellen, soll jede Staustufe mit einer größeren Pumpanlage versehen werden, mit deren Hilfe im Notfalle Wasser aus dem Rhein über die einzelnen Staustufen bis in den Dortmund—Ems-Kanal heraufgepumpt werden kann. Die Schleusen erhalten 225 m Länge und 12 m lichte Weite. Im übrigen sind die Abmessungen des Kanals so gewählt, daß 1200-t-Kähne auf ihm verkehren können.

Die Bauarbeiten sind von Preußen begonnen und seit 1921 vom Reich fortgesetzt worden. Als Grundlage dienten, abgesehen von einigen Verbesserungen und Erweiterungen, die auf Grund der inzwischen gesammelten Erfahrungen nachträglich vorgenommen werden mußten, der im März 1914 geprüfte Entwurf, dessen Kostenanschlag mit 58,5 Mill. Mark abschloß. Infolge Mangels an Arbeitskräften während des Krieges, der Geldschwierigkeiten in der Nachkriegszeit und namentlich des Druckes durch die Besatzungsmächte im Jahre 1923 haben die Arbeiten nur geringe Fortschritte machen können, so daß am 1. April 1924 nur etwa 27,5 v. H. der Gesamtarbeiten erledigt waren. Erst von diesem Zeitpunkt ab konnte die Bauausführung nachdrücklicher gefördert werden. Zurzeit sind die Erdarbeiten nahezu auf der ganzen Kanalstrecke im Gange und annähernd 10 von 15,7 Mill. cbm bewegt; die Brücken und Düker sind zu etwa $^{2}/_{3}$ ausgeführt. 3 Schleusen sind in Angriff genommen. Der Bau der übrigen Schleusen soll in nächster Zeit vergeben werden. Nach einem neuerdings aufgestellten Bauplan ist bei unverkürzter Bewilligung der notwendigen Geldmittel mit der Fertigstellung der Gesamtanlage bis zum 31. März 1929 zu rechnen. Der Bau einer Anzahl von Privathäfen ist behördlicherseits genehmigt und zum Teil in Angriff genommen.

f) Bau des 2. Kanalabstiegs zur Weser bei Minden.

Die einzige Verbindung des Ems—Weser-Kanals mit der

Weser bildet z. Z. die Schachtschleuse bei Minden. Bei einer Betriebsstörung der Schleuse, wie sie z. B. im September und Oktober 1920 bestand, würde der Verkehr zwischen Kanal und Weser lahmgelegt. Eine zweite Verbindung zwischen Kanal und Weser war daher unbedingt erforderlich, um bei einer Störung des Betriebes der Schachtschleuse den Verkehr zwischen Kanal und Weser und ferner bei einer Betriebsstörung der Kanalbrücke eine Verbindung zwischen den beiden getrennten Kanalteilen auf dem Umwege über die Weser aufrecht zu erhalten. Sie ist in Angriff genommen worden und wird im Herbst 1925 fertiggestellt sein. Die neue Verbindung besteht aus einem kurzen Kanal, der von dem Industriehafen Minden ausgeht, das Gefälle zwischen diesem und der Weser in einer Schleuse von 85 m nutzbarer Länge und 12,5 m Weite, die auch den größten auf der Weser verkehrenden Raddampfern die Durchfahrt gestattet, überwindet und in den alten Weserhafen mündet. Die Schleuse ist zur Wasserersparnis mit offenen Sparbecken ausgerüstet. Der neue Kanalabstieg führt hiernach also über die bereits früher angelegte Schleuse zwischen Kanal und Industriehafen bei Dankersen und den eben beschriebenen neuen Kanal in die Weser.

g) Fortsetzung des Ems—Weser-Kanals bis Peine.

Nachdem durch das Preußische Gesetz vom 4. Dezember 1925 die Linienführung des Mittellandkanals festgelegt worden war, erklärte sich das Reich in einer Vereinbarung mit den am Mittellandkanal beteiligten Ländern vom 28. März 1921 bereit, den Bau des Mittellandkanals nach den Beschlüssen der Preußischen Landesversammlung baldigst zu verwirklichen, soweit die Finanzlage des Reiches die Möglichkeit hierzu bietet. Demgemäß übernahm das Reich die Fertigstellung der Arbeiten an dem Teilstück des Mittellandkanals von Hannover (Misburg) bis km 29,45, nahe Peine, mit dem anschließenden Zweigkanal nach Hildesheim. Dieses Teilstück, das den damals zum Vergleich stehenden Linien gemeinsam war, hatte Preußen nach Beendigung des Krieges bereits im Frühjahr 1919 zur Bekämpfung der großen Arbeitslosigkeit in Angriff genommen.

Die Erdarbeiten sind zum größten Teil fertiggestellt oder werden bis zum Frühjahr 1926 fertiggestellt sein. Beim Vollbetrieb wurden etwa 6500 Arbeiter beschäftigt, ihre Zahl ist inzwischen auf 3000 zurückgegangen. Der Hauptkanal und Zweigkanal sind bis auf einige kurze Kanalstrecken, in denen die Arbeiten noch nicht beendigt sind oder deren Trockenhaltung für den Bau der Schleuse notwendig sind, gefüllt.

Die Schleuse bei Anderten vermittelt den Aufstieg der Kanalhaltung von NN. + 50 m auf NN. + 65 m. Sie ist als Doppelschleppzugschleuse mit 12 m Nutzbreite und 225 m nutzbarer Länge ausgebildet und zur Ersparnis an Schleusenwasser mit beiderseitigen Wasserspeichern in fünf Stockwerken übereinander versehen. Vorläufig ist nur eine der beiden Schleusen in der Ausführung begriffen, die bis 1927 fertiggestellt sein wird. Der Bau der östlichen Schleuse ist bis zur Entscheidung über den Weiterbau des Kanals über Peine hinaus zur Elbe zurückgestellt worden.

Der Hildesheimer Stichkanal war durch die Schleuse bei Bolzum mit 8 m Gefälle zugänglich. Diese Schleuse erhält 12 m Nutzweite und eine für einen 1000-t-Schleppkahn ausreichende Länge. Zur Wasserersparnis sind seitlich offene Sparbecken vorgesehen. Ein Pumpwerk sorgt für Ersatz des verbrauchten Schleusenwassers. Der Erdaushub ist für die Schleuse beendigt.

Am Hauptkanal ist ein erweiterungsfähiger Stichhafen für die Gewerkschaft Friedrichshall bei Sehnde und am Hildesheimer Stichkanal eine Ladestelle der Gewerkschaft Siegfried für zwei Kahnlängen mit einer Wendestelle, die für zwei weitere Kähne benutzbar ist, ausgebaut. Ferner hat die Stadt Hildesheim am Ende des Stichkanals einen Industriehafen von 1450 m Hafenlänge angelegt.

Um auch die Stadt Peine an den Kanal anzuschließen, ist seine Fortsetzung bis etwa km 35 geplant. Hier sollen seitens der Beteiligten Hafenanlagen geschaffen werden.

B. Tarifpolitik.

Verkehrsabgaben werden auf den westdeutschen Kanälen und auf der kanalisierten Fulda erhoben.

1. Westdeutsche Kanäle.

Der beim Uebergang der Wasserstraßen auf das Reich in Geltung befindliche Abgabentarif ist in grundsätzlicher Beziehung unverändert geblieben. Die Schiffahrtsabgaben werden auf tonnenkilometrischer Grundlage berechnet, d. h. die Fahrzeuge zahlen je km zurückgelegten Weges und beladen je Tonne Ladung, leere je Tonne Tragfähigkeit, eine bestimmte Abgabe. Die Güter sind nach ihrem Werte in 5 Klassen gegliedert und die Abgabensätze nach diesen 5 Güterklassen und nach der verschiedenen Leistungsfähigkeit und den Unterhaltungskosten der einzelnen Kanalteile abgestuft. Während der Inflationszeit wurden die Abgaben zuerst durch Festsetzung prozentualer Zuschläge, dann unter Anwendung der für den Reichsbahngütertarif jeweilig geltenden Schlüsselzahl der Geldentwertung möglichst angepaßt. Die Einnahmen blieben gleichwohl weit hinter den zur Kanalunterhaltung erforderlichen Beträgen zurück. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung ist der Tarif auf Reichsmark umgestellt worden. Dabei wurde versucht, unter Berücksichtigung der allgemeinen Weltteuerung die Abgabensätze derart zu bemessen, daß Selbstkostendeckung gewährleistet war. Das erschien ohne Gefährdung des Wettbewerbs des Wasserwegs zum Schienenweg angängig, nachdem die Eisenbahn zwecks Deckung ihrer Ausgaben zu erheblichen Tariferhöhungen übergegangen war. Die Notlage der westlichen Binnenschiffahrt infolge der widerrechtlichen Besetzung des Ruhrreviers und das Darniederliegen der Wirtschaft zwang zu wiederholten, als vorübergehend gedachten Tarifermäßigungen, die aber bis heute im Interesse der Schiffahrt, und um der Absatzkrise für Steinkohlen und der Ansammlung der Haldenbestände entgegenzuwirken, bestehen geblieben sind. Die Abgabenermäßigung für Ammoniak und Steinsalz waren an die Bedingung der Versendung bestimmter Mengen innerhalb fester Zeiträume geknüpft, um der Schiffahrt regelmäßige Gütermengen als Rückfracht zuzuführen. Der Ausnahmetarif A für Ammoniak ist abgelaufen. Seine Erneuerung ist nicht beantragt worden. Der Ausnahmetarif ST für Rohstein- und Rückstandsalz, gegen den Bedenken von der württembergischen Salzindustrie und der Neckarschiffahrt erhoben worden waren, läuft zunächst bis Ende September 1925. Seine Verlängerung ist auf Antrag des Steinsalz-Syndikats beabsichtigt, weil der Absatz der württembergischen Salze und damit die Beschäftigung der Neckarschiffahrt nach den Abmachungen mit dem Steinsalz-Syndikat gesichert erscheinen.

Die Tarifmaßnahmen haben namentlich den Erfolg gezeitigt, daß die mit Kohle nach den hannoverschen Häfen kommenden Schiffe in ausreichendem Maße Rückfrachten fanden. Während früher nur mit einer Rückfracht von 60 v. H. gerechnet wurde, so daß die Fahrzeuge zu einem großen Teil leer in das Kohlenrevier zurückfahren mußten, ist das Angebot an Rückfracht jetzt in der Regel größer als der Güterempfang, so daß zeitweise Leerraum nach Hannover herangezogen werden muß. Finanziell wirkte sich der größere Verkehr wenig aus, weil die Abgabensätze sehr niedrig gesetzt sind.

Für die Befahrung des Seitenkanals Oldersum—Emden werden Abgaben in Form von Schleusengeldern je Schiff und je Schleusung erhoben.

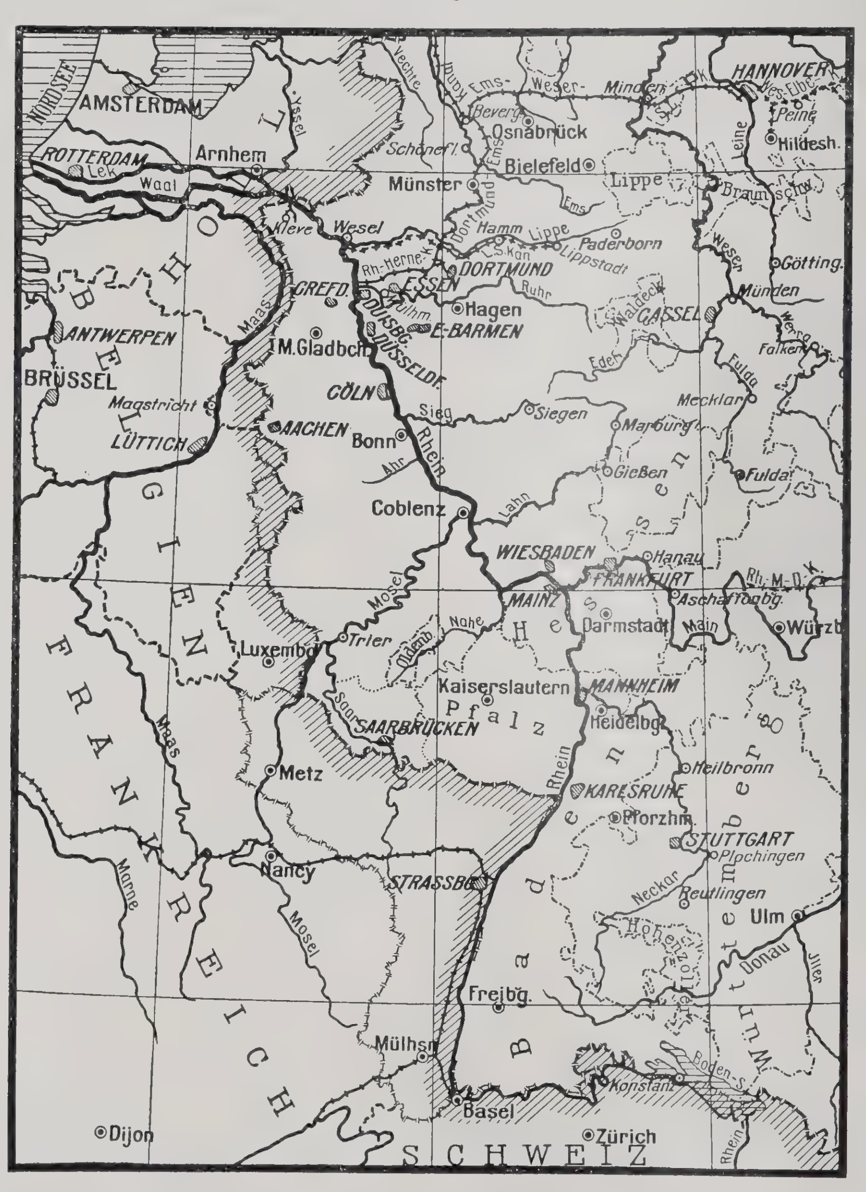
Im Monopolschleppbetrieb des Reichs wird ein Schlepplohn je Tonne Tragfähigkeit und je Tonne Ladung für jedes Kilometer Schleppleistung erhoben. Die selbständige Ladungsabgabe ist an die Stelle des bis Ende 1921 erhobenen Zuschlags von 10 und 20 v. H. zu den Kanalabgaben getreten. Die Güter sind, wie bei dem Schiffahrtabgabentarif, in 5 Güterklassen gegliedert. Die Ladungsabgabe ist nach den 5 Güterklassen und nach der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen abgestuft. Die Schlepplohnsätze sind, der schwierigen Lage der Schiffahrt Rechnung tragend, im Laufe des Vorjahres wiederholt ermäßigt worden. Außerdem sind Ausnahmetarifsätze zum größten Teil wie bei den Schiffahrtabgaben zugestanden worden. Die Schlepplöhne haben damit einen Stand erreicht, der es, selbst wenn den Bestrebungen des Schleppersonals auf Lohnsteigerung der Erfolg versagt bleibt, zweifelhaft erscheinen läßt, ob ohne Tariferhöhung Selbstkostendeckung erzielt werden kann.

2. Kanalisierte Fulda.

Auf der kanalisierten Fulda werden die Abgaben nicht wie auf den westdeutschen Kanälen auf tonnenkilometrischer Grundlage berechnet, sondern je Tonne und Haltung erhoben. In der Inflationszeit wurden die Tarifsätze wie die der westdeutschen Kanäle der Geldentwertung angepaßt und schließlich in Goldmark erstellt. 1922 ist auch auf der Fulda ein fünfklassiger Tarif eingeführt worden. Die Abgabensätze des Tarifs haben eine Spannung von 3 : 1 gegen früher 2 : 1. Der Abgabensatz für geringwertige Massengüter bleibt bei Berücksichtigung der verringerten Kaufkraft des Goldes unter der Friedensbelastnug. Die stärkere Staffelung der Abgabensätze ist in Anlehnung an die Tarifgestaltung der Reichsbahn erfolgt.

Die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung ist weder auf den westdeutschen Kanälen noch auf der Fulda erreicht worden.

VI. Rheingebiet.



Die Belange der Reichswasserstraßen im Bereiche des Rhein-Wasserstraßenbeirats — Rhein von Basel bis zur Reichsgrenze, Neckar von Plochingen abwärts, Main von Aschaffenburg abwärts, Lahn von Gießen abwärts, Saar von der Reichsgrenze abwärts, Mosel von der Reichsgrenze abwärts, Ruhr von Mülheim abwärts, Spoykanal mit Griethauser Altrhein — werden in den mittleren und unteren Instanzen wahrgenommen:

a) auf preußischem Gebiet durch den Oberpräsidenten der Rheinprovinz — Rheinstrombauverwaltung — Coblenz als Mittelbehörde und die Wasserbauämter Bingen, Coblenz I, Köln, Düsseldorf und Wesel als

Ortsbehörden für den Rhein, das Wasserbauamt Frankfurt a. M. für den Main, das Wasserbauamt Diez für die Lahn, die Wasserbauämter Coblenz II und Trier für die Mosel und das Wasserbauamt Düsseldorf gleichzeitig für die Ruhrschiffahrtverwaltung;

b) auf bayerischem Gebiet unter Vermittlung des Staatsministeriums des Innern in München durch die Regierung der Pfalz in Speyer als Mittelbehörde und das Straßen- und Flußbauamt Speyer als Ortsbehörde für den Rhein und die Regierung von Unterfranken in Würzburg als Mittelbehörde und das Straßen- und Flußbauamt in Aschaffenburg als Ortsbehörde für den Main;

c) auf württembergischem Gebiet durch die Neckarbaudirektion als Reichsmittelbehörde und die Neckarbauämter Stuttgart und Heilbronn als Reichsortsbehörden für den Neckar;

d) auf badischem Gebiet durch die Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe als Mittelbehörde und die Rheinbauämter Freiburg, Offenburg und Mannheim als Ortsbehörden für den Rhein, letzteres gilt gleichzeitig für den Neckar;

e) auf hessischem Gebiet durch die Abteilung für Bauwesen des Hessischen Ministeriums der Finanzen als Mittelbehörde und die Wasserbauämter Worms und Mainz als Ortsbehörden für den Rhein, ersteres gleichzeitig für den Neckar und letzteres gleichzeitig für den Main und die Lahn.

A. Bauliche Maßnahmen.

a) Unterhaltung und Instandsetzung der Wasserstraßen.

1. Rhein.

Während der Kriegs- und der ersten Nachkriegszeit konnten nur die notwendigsten Unterhaltungsarbeiten an den Strombauwerken ausgeführt werden. Die Reichswasserstraßenverwaltung war zwar bemüht, die Wasserstraßen wieder in einen guten und leistungsfähigen Zustand zu bringen, wurde aber zeitweise durch die Geldentwertung und durch den Ruhrkampf in ihren Bestrebungen empfindlich behindert. Seit Februar 1924 konnten die Unterhaltungsarbeiten wieder planmäßig ausgeführt und die meisten der eingetretenen Schäden beseitigt werden.

Am Oberrhein wurden vor allem die Ufer und Korrektionsbauten instand gesetzt. Die Rheinkorrektion konnte durch Erhöhen tiefliegender Uferbauten, Einengen und Schließen von Lücken gefördert werden, besonders an solchen Stellen, wo dies infolge der Erhaltung einer ausreichenden Fahrwassertiefe und Zusammenfassung des Wassers im Strom geboten erschien.

Die Regulierung der Rheinstrecke von Straßburg bis Sondernheim wurde fertiggestellt, wobei die älteren Bauwerke, soweit dieses nötig, eine Ausbesserung erfuhren. Wie regelmäßige Aufnahmen dieser Strecke erkennen lassen, hat die Regulierung mit der Herstellung einer bei gleichwertigem Wasserstand 2 m tiefen und genügend breiten Fahrwasserrinne einen vollen Erfolg gehabt. Abgesehen von Nebel, Hochwasser und ungewöhnlichen Wasserklemmen, wie im Jahre 1921, kann die Großschiffahrt jetzt während des ganzen Jahres bis Straßburg—Kehl betrieben werden. Die Schleppleistung der Dampfboote ist jetzt bis zu 25 v. H. höher und die Ausnutzung des Kahnraumes ist um 40 v. H. besser, als sie vor der Regulierung war.

Unterhalb Sondernheim hatte man bei Aufstellung des Entwurfs für die Rheinregulierung Sondernheim—Straßburg geglaubt, durch Baggerungen die notwendige Fahrwassertiefe aufrechterhalten zu können. Während und nach Ausführung der Regulierung zwischen Sondernheim und Straßburg ergaben sich aber auf den Strecken bei Mechtersheim, Germersheim und Speyer so ungünstige Fahrwasserverhältnisse, daß auch für diese Strecken Regulierungsmaßnahmen erwogen werden mußten. Die Untersuchungen haben ergeben, daß in den Jahren 1900 bis 1924 an einzelnen ungünstigen Talwegübergängen Fehlbeträge bis 0,75 m an der angestrebten Fahrwassertiefe von 2 m beim gleichwertigen Wasserstand 1923 (Gl. W. 1923) vorhanden waren, und zwar hauptsächlich bei Mechtersheim und Germersheim.

Da die Stromverhältnisse hier ähnlich sind, wie sie vor Ausführung der Regulierung oberhalb Sondernheim vorhanden waren, so soll auch durch ähnliche Maßnahmen wie dort ein geregeltes Fahrwasser mit 2 m Wassertiefe bei Gl. W. erreicht werden. Die Arbeiten, die im Winter 1924 begonnen sind, umfassen die Erhöhung tiefliegender Uferstellen der Rheinkorrektion, Einengung oder Schließung vorhandener Lücken und Einbau von Buhnen in Niedrigwasserhöhe und von Grundschwellen. Im ganzen sind 2,9 km Uferbau und 8,5 km Regulierung vorgesehen. Die Arbeiten sollen im Jahre 1927 beendet werden.

In der Berichtszeit wurden seitens der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mehrere wichtige Beschlüsse über den Ausbau des Oberrheins von Straßburg bis Basel gefaßt. Nachdem im Jahre 1922 der französische Entwurf für den sogenannten Kembser Kanal — unterhalb Basel — die Genehmigung und der Schweizer Plan für eine Regulierung des Rheins von Basel bis Straßburg die grundsätzliche Zustimmung der Kommission erhalten hatte, wurde auf Ersuchen der Schweiz vom Rheinbauamt Freiburg unter Leitung der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe ein ausführlicher Entwurf für die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel ausgearbeitet. Dieser Entwurf ist unter einigen Vorbehalten und Bedingungen im April 1925 von der Zentralkommission genehmigt worden.

Am Mittel- und Niederrhein sind die Regulierungsarbeiten im wesentlichen abgeschlossen. Im Fahrwasser war die angestrebte Wassertiefe stets vorhanden; auch während der außergewöhnlichen und andauernden Niedrigwasserstände des Jahres 1921 ist die Schiffahrt nicht zum Erliegen gekommen, wenn die Abladetiefen auch erheblich eingeschränkt werden mußten.

Die Tätigkeit der Wasserbauverwaltung erstreckte sich daher in technischer Beziehung auf die Unterhaltung der Ufer und der Regulierungswerke sowie auf die Offenhaltung des Fahrwassers. In Uebereinstimmung mit einem Beschluß der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sind die Baggerungen im Strom möglichst eingeschränkt worden; ganz ließen sie sich an solchen Stellen nicht vermeiden, an denen wegen ungünstiger Breite- und Krümmungsverhältnisse regelmäßig Ablagerungen eintreten. So mußten unterhalb der Pfrimm-Mündung, bei Benrath und bei Düsseldorf umfangreichere Baggerungen ausgeführt werden. Soweit möglich, soll versucht werden, auch solche Strecken durch Nachregulierung so zu verbessern, daß in Zukunft Baggerungen unnötig werden.

Während der Ruhrbesetzung wurden von den Besatzungsbehörden sämtliche Baggerfelder auf dem Rhein zwecks Ausbeutung beschlagnahmt; hierdurch war zeitweise die Unterhaltung des Fahrwassers sehr erschwert. Nach Freigabe der Baggerfelder konnten die notwendigen Baggerungen so gefördert werden, daß die eingetretenen Schäden bald beseitigt waren.

Gemäß Beschluß der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wurde seitens der Preußischen Landesanstalt für Gewässerkunde ein Gutachten über die Neufestsetzung des gleichwertigen Wasserstandes (Gl. W.), auf den die Normaltiefen zu beziehen sind, erstattet. Die auf Grund dieses Gutachtens erfolgte Neufestsetzung des gleichwertigen Wasserstandes ergab auf einigen Rheinstrecken eine nicht unwesentliche Senkung der Niedrigwasserstände. Infolgedessen waren am Niederrhein an mehreren Stellen Baggerungen

erforderlich, um die Solltiefe auf die planmäßige Breite wieder herzustellen. Im Zusammenhang damit mußten bei Mönchenwert Aufräumungen der dort mit Fels und Stein durchsetzten Sohle mit einem Taucherschacht in Angriff genommen werden; die Arbeiten können voraussichtlich im Jahre 1926 beendet werden.

Zur Verbesserung einzelner Strecken auf hessischem Gebiete, die bei niedrigen Wasserständen und schnell abfallendem Wasser die Schiffahrt zeitweilig erschweren, wurden Regulierungsentwürfe zur Verbesserung des Fahrwassers an der Pfrimm-Mündung unterhalb Worms, bei Nackenheim und bei Kempten aufgestellt. Mit der Ausführung der geplanten Arbeiten soll, sobald die Mittel zur Verfügung stehen, begonnen werden.

Mit der Ausführung des für die Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse zwischen der Nahemündung und Aßmannshausen aufgestellten Entwurfs von 1917, nach dem das Binger Loch auf 38 m verbreitert und das 2. Fahrwasser auf 2,10 m unter Gl. W. in angemessener Breite vertieft werden soll, konnte Ende 1920 begonnen werden, und zwar zunächst mit den Arbeiten im 2. Fahrwasser. Die Vertiefung um 0,50 m und ein Ausgleich des Gefälles unter Vermeidung schädlicher Absenkungen oberhalb soll durch Vortreibung des linksseitigen Parallelwerkes, durch Herstellung von Grundschwellen zur Verbauung der großen Tiefen im unteren Teil und durch Beseitigung der zu hoch anstehenden Felsspitzen im oberen Teil erreicht werden. Infolge der hohen Wasserstände des Jahres 1922 und der Ereignisse von 1923 konnten die Arbeiten nur langsam gefördert werden. Das neue Parallelwerk ist bis auf die Abpflasterung fertig. Die Grundschwellen sind geschüttet, bedürfen aber noch der Abgleichung. Zur Vorbereitung der Vertiefungsarbeiten im oberen felsigen Teil des 2. Fahrwassers ist eine genaue Aufnahme der Sohle mit Taucherschacht und Peilrahmen ausgeführt, die erkennen läßt, daß die angestrebte Vertiefung auf etwa 60 m Breite ohne schädliche Absenkungen oberhalb durchgeführt werden kann. Mit den Felsarbeiten ist bereits begonnen.

Da die bei Salzig zwischen km 62,0 und 62,9 und zwischen km 63,8 und 64,8 befindlichen Schiffsliegeplätze, die von der Schiffahrt viel benutzt werden und besonders zur Neuordnung der Schleppzüge für die obere Strecke mit der um 0,5 m geringeren Fahrtiefe dienen, bei längeren Niedrigwasserzeiten nicht mehr ausreichten, ist der zwischen den beiden Liegeplätzen anstehende Salziger Grund weggebaggert, so daß jetzt ein Liegeplatz von km 62,0 bis 64,8 zur Verfügung steht. Um die erforderliche Tiefe zu erhalten, ist das linke Ufer vorgetrieben und die übergroße Tiefe am rechten Ufer durch Grundschwellen verbaut.

Bei den andauernden Niedrigwasserzeiten in den Jahren 1919/21 ergaben sich in dem Fahrwasser bei Weißenturm Schwierigkeiten für die Schiffahrt, weil die kleinen Wasserstände an der nördlichen Spitze des Weißenturmer Werkes tiefer abfallen als in den anschließenden Strecken. Zur Behebung dieser Mißstände ist der Bau einer Schöpfbuhne an der Südspitze vorgesehen, um die Wasserführung im Hauptarm zu vergrößern und die Abbaggerung einer Ablagerung, die sich am südlichen Ende der Insel gebildet hatte, sowie die Verlängerung des Trennungswerks an der Nordspitze und die Verbauung der übergroßen Tiefen unterhalb der Nordspitze durch Grundschwellen. Mit den Arbeiten ist 1922 begonnen. Die Fahrwasserverhältnisse haben sich bereits soweit gebessert, daß Schwierigkeiten für die Schiffahrt nicht mehr zu erwarten sind.

Die Fahrwasserbezeichnungen, die während der Ruhrbesetzung teilweise durch ungeübtes Schiffspersonal beschädigt wurden, konnten in jedem Falle bald wieder ordnungsgemäß in Stand gesetzt werden; an einzelnen Stellen fand auch auf Wunsch der Schiffahrttreibenden eine Ergänzung statt. Ob die Bezeichnung des Fahrwassers, insbesondere am Oberrhein, im Interesse der Schiffahrt noch zu verbessern ist, unterliegt zurzeit der Prüfung. Zur Verbesserung der Wahrschauung am Bingerloch wurde eine Fernsprechverbindung zwischen dem Mäuseturm und der Wirbellay hergestellt.

Die während des Krieges und der ersten Nachkriegszeit aus Mangel an Personal und Mitteln vernachlässigte Instandhaltung der Fahrzeuge und Geräte sowie ihre Ergänzung ist wieder planmäßig durchgeführt. Zur Verbilligung und Beschleunigung der Ausbesserungsarbeiten wird der Bauhafen Coblenz-Lützel durch eine Werkstatt erweitert. Für die Beschaffung eines Hebegerätes zum Heben gesunkener Schiffe sind die ersten Mittel zur Verfügung gestellt, so daß die Beschaffung eines Kran- und Werkstättenschiffes eingeleitet werden konnte.

Da auch die hydrologischen Arbeiten und Vermessungen nach Kriegsbeginn wegen Mangel an Personal zurückgestellt werden mußten, sind in den letzten Jahren Wassermengenmessungen, Peilungen, Wasserspiegelaufnahmen und landmesserische Arbeiten wieder in größerem Umfang aufgenommen, um das Versäumte nachzuholen.

Gemäß Artikel 31 der Rheinschiffahrtakte fand im Jahre 1924, zum ersten Male wieder seit 1908, eine Befahrung des Rheines durch Wasserbaubeamte der in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staaten statt, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maßregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schiffahrt zu untersuchen und festzustellen. Der internationale Befahrungsausschuß hat seine Ansicht über den Zustand des Fahrwassers auf deutschem Gebiet wie folgt zusammengefaßt:

Auf der Strecke Emmerich — Coblenz zeigt das Fahrwasser insgesamt sehr günstige Schiffahrtbedingungen. An gewissen Stellen dieser Strecke ist es augenblicklich nicht möglich, gänzlich auf Baggerungen zur Erhaltung der Tiefe zu verzichten. Es wird jedoch empfohlen, soweit als möglich an diesen Stellen durch Regulierungsarbeiten eine dauernde Verbesserung des Fahrwassers zu erreichen.

Auf der Strecke Coblenz — Aßmannshausen behält das Fahrwasser seine normale Breite und Tiefe bei, ohne daß es nötig ist, Unterhaltungsarbeiten von besonderer Bedeutung vorzunehmen.

Für die Strecke zwischen Aßmannshausen und Bingen wird man fortfahren müssen, als erstes Ziel anzustreben, die Tiefe des zweiten Fahrwassers bei genügender Breite auf 2 m unter Gl. W. zu bringen, ohne den Wasserspiegel oberhalb zu verändern und ohne im übrigen die gegenwärtigen Schiffahrtverhältnisse ungünstig zu beeinflussen.

Auf der Strecke Bingen — Mannheim genügt der Zustand des Fahrwassers den Bedürfnissen der Schiffahrt ganz.

Auf der Strecke Mannheim — Straßburg haben die Regulierungsarbeiten zwischen Sondernheim und Straßburg ein sehr günstiges Ergebnis gehabt, so daß normalerweise eine Tiefe von 2 m unter Gl. W. hergestellt ist.

Für die Strecke Straßburg — Basel wird empfohlen, außer dem Kembser Kanal gleichzeitig auch für die übrige Strecke den Ausbau in geeigneter Form in Angriff zu nehmen.

2. Nebenflüsse des Rheins.

Am Neckar waren nur geringe Unterhaltungsarbeiten erforderlich.

Am Main wurde am 1. April 1921 die neue zweite Schleuse bei Kostheim in Betrieb genommen, so daß jetzt

die Schiffe jederzeit mit dem gleichen Tiefgang wie im Rhein auch in den Main gelangen können, was bisher der höheren Drempellage der ersten Schleuse wegen nicht möglich war. Im Laufe des Jahres 1921 konnte die Mainkanalisierung von Offenbach bis Aschaffenburg im wesentlichen fertiggestellt und die Großschiffahrt nach Aschaffenburg aufgenommen werden. Für die Staustufen, an denen die Wasserkraft ausgenutzt wird, sind besondere Vorkehrungen getroffen, um eine Stau- und Wehrbetriebsregelung sicherzustellen, die die Erhaltung gleichmäßiger Wassertiefen für die Schiffahrt auch bei geringer Wasserführung ermöglicht. Im Bereich der drei Frankfurter Brücken ist eine Vertiefung und Verbreiterung der aus Felsen bestehenden Sohle des Fahrwassers im Jahre 1923 in Angriff genommen. Dem leichteren Verkehr mit Fischernachen sollen Kahnschleusen dienen, mit deren Einbau in die Staustufen zwischen Mainkur und Aschaffenburg begonnen ist.

An der Lahn, Mosel und Saar konnten die Unterhaltungsarbeiten, die zeitweise durch die Besetzung und die Geldentwertung sehr erschwert waren, später wieder planmäßig durchgeführt werden. Die auf das Reich übergegangene Ruhrstrecke von Mülheim bis zur Mündung ist in dem oberen Teile der Stadt Müheim zum Ausbau überwiesen und wird auf der unteren Strecke durch die Herstellung einer zweiten Mündungsschleuse für den Rhein—Herne-Kanal mit anschließender Verbreiterung der Ruhr als Großschiffahrtstraße ausgebaut.

Im Spoy-Kanal und dem Griethauser Altrhein erfolgte die Unterhaltung planmäßig.

B. Neubaupläne und Neubauten.

1. Neckar.

Für die Kanalisierung des Neckars von seiner Mündung bis Plochingen war bereits früher ein allgemeiner Entwurf aufgestellt und mit Notstandsarbeiten an einigen Stellen auch begonnen. Im Jahre 1921 erfolgte die Gründung der Neckar-A. G. auf Grund eines Staatsvertrages zwischen dem Reiche und den Ländern Württemberg, Baden und Hessen, um die Finanzierung der Kanalisierung unter Verwertung der Wasserkräfte zu erleichtern. Die Neckar-A. G. übernahm die Verpflichtung, den Neckar von Mannheim bis Plochingen zu einer Großschiffahrtstraße für Schiffe von 1200 t Tragfähigkeit auszubauen und erhielt das Recht, die von ihr ausgebauten Wasserkräfte 100 Jahre lang auszunutzen. Die Bauausführung selbst wurde der als Reichsbehörde eingerichteten Neckarbaudirektion in Stuttgart übertragen, der die Neckarbauämter Heidelberg, Hirschhorn, Heilbronn und Stuttgart unterstellt wurden. Das Bauamt Hirschhorn mußte 1923, nachdem die allgemeinen Entwürfe für die ihm zugewiesene Strecke von Neckarsteinach bis Wimpfen fertiggestellt waren, aufgelöst werden, weil keine Aussicht bestand, daß der Bau auf dieser Strecke in nächster Zeit in Angriff genommen werden konnte.

Ausgeführt sind bisher Neckarverlegungen bei Untertürkheim und Obertürkheim und fertiggestellt die Staustufen Wieblingen und Neckarsulm. Im Jahre 1922 zwang die Geldentwertung zur Einstellung der Bauarbeiten an den Staustufen Ladenburg, Horkheim und Obereßlingen. Im Jahre 1923 konnte ein Teil der Arbeiten an der Stufe Ladenburg wieder aufgenommen werden, da mit Rücksicht auf die außergewöhnliche Arbeitslosigkeit in Mannheim und Umgebung besondere Mittel für Notstandsarbeiten zur Verfügung gestellt wurden. Seit 1925 sind die Arbeiten an der Stufe Ladenburg wieder in größerem Umfange aufgenommen, um so bald als möglich die Schiffahrtstraße von unten herauf bis zu der nächsten, bereits fertiggestellten Stufe Wieblingen betriebsfertig auszubauen. Als nächstes Ziel ist die Durchführung der Kanalisierung bis Heilbronn in Aussicht genommen.

2. Main.

Zur Ausnutzung der Wasserkräfte des Mains unterhalb Frankfurt und für eine Neukanalisierung des Mains, bei der durch Zusammenfassung von je zwei Staustufen zu einer außer der Kostheimer Stufe zwei neue Staustufen vorgesehen sind, wurde ein Entwurf aufgestellt. Die Ausführung, für die sich außer dem Reich die beteiligten Länder, Provinzen und Städte interessieren, konnte bislang aber noch nicht finanziert werden.

3. Lahn.

Da Provinz und Kreise sowie Handel und Industrie besonderes Interesse für den Ausbau der Lahn zeigten, wurden Untersuchungen über die Ausführbarkeit einer Lahnkanalisierung für 1000-t-Schiffe angestellt, die zu dem Ergebnis führten, daß der Ausbau der Lahn für 1000-t-Schiffe nicht bauwürdig und nicht wirtschaftlich ist, daß aber die Herstellung einer Nebenwasserstraße für 250- bis 300-t-Schiffe möglich und zweckmäßig erscheint. Im Rahmen eines solchen Ausbauplanes soll jetzt mit der Herstellung einer Wasserkraftanlage bei Cramberg begonnen werden, die ein 7 m hohes Gefälle nutzt, das durch zwei neu herzustellende Stufen in der Lahn erzielt wird. An dem Bau sind außer dem Lande Preußen noch der Bezirksverband Nassau, die Lahnkreise und die Main-Kraftwerke A.-G. beteiligt.

Für den Ausbau der Saar und Mosel als Großschiffahrtstraße für 1200-t-Schiffe liegt ein allgemeiner Entwurf vor. Im Rahmen dieses Entwurfes wird zurzeit die Ausführung von zwei Staustufen, die eine vom sogenannten Gänsefürtchen an der Mosel bei Coblenz und die andere bei Serrig an der Saar, geplant, um hier verhältnismäßig günstige Wasserkräfte zu gewinnen und zu verwerten.

B. Tarifpolitik.

Schiffahrtabgaben werden auf dem kanalisierten Main von Aschaffenburg bis zur Mündung und auf der Wasserstraße zwischen Cleve und dem Rhein (Spoy-Kanal) erhoben.

a) Kanalisierter Main.

Nach dem von Preußen übernommenen Abgabentarife wurden die Schiffahrtabgaben nach der Anzahl der durchfahrenen Haltungen und abgestuft nach zwei Güterklassen eingezogen. Sie betrugen:

für Güterklasse I . . . 4,6 Pf. je t und Haltung,
für Güterklasse II . . . 2,3 Pf. je t und Haltung,

d. h. bei 5 Schleusen und rund 37 km Länge der kanalisierten Mainstrecke (Rhein—Frankfurt, Osthafen) je t/km 0,62 Pf. für Güterklasse I und 0,31 Pf. für Güterklasse II. Da die seinerzeit vorgenommene Ausdehnung des Rohstofftarifs der badischen Bahnen auf die Kohlen für die in Mannheim umgeschlagenen Kohlensendungen Tarifermäßigungen mit sich gebracht hatte, die beim Umschlag in Frankfurt und Offenbach nicht eintraten, wurden zur Erleichterung des Wettbewerbs mit den Rheinhäfen Transitgüter, die von der Eisenbahn auf den Wasserweg oder umgekehrt umgeschlagen wurden, abgabenfrei gelassen. Diese Befreiungsvorschrift wurde unter Zustimmung der Beteiligten am 1. Januar 1919 aufgehoben.

Nach Fertigstellung der Kanalisierung bis Aschaffenburg, rund 85 km, wurde vom 1. Dezember 1921 ab die Erhebung der Abgaben, den Wünschen aus Schiffahrtkreisen folgend, auf tonnenkilometrische Grundlage umgestellt und am 1. Juli 1922 das auf den westlichen Reichswasserstraßen geltende fünfklassige Güterverzeichnis unter entsprechender Abstufung der Abgabensätze auch auf dem kanalisierten Main eingeführt. Während der Inflationszeit wurden die Abgaben durch Festsetzung prozentualer Zuschläge der Geldentwertung angepaßt. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung ist der Tarif auf Reichsmark umge-

stellt worden. Die Abgaben betrugen vom 10. November 1924 ab je t/km:

für Güterklasse I	1,5 Pf.
„ „ II	1,25 „
„ „ III	1,0 „
„ „ IV	0,75 „
„ „ V	0,50 „

In Berücksichtigung der schwierigen Lage der allgemeinen Wirtschaft und der Schiffahrt infolge der widerrechtlichen Besetzung des Ruhrreviers und der Absatzkrisis für Steinkohle sind diese Tarifsätze am 4. April 1924 um 20 v. H. und am 18. September 1924 zur Förderung des Preisabbaues nochmals um 10 v. H. ermäßigt worden. Für Basaltsplitt und Schotter (Wegebaustoffe) sowie für Brennstoffe sind um 60 bezw. 30 v. H. ermäßigte Ausnahmesätze genehmigt worden. Nach einigen weiteren Tarifherabsetzungen im Frühjahr 1925 stellen sich die Abgaben je t/km auf dem

	kanalisierten Main	Rhein-Herne-Kanal	Ems-Weser-Kanal
in Güterklasse I	1,0 Pf.	2,88 Pf.	1,44 Pf.
„ „ II	0,9 „	2,4 „	1,2 „
„ „ III	0,7 „	1,92 „	0,96 „
„ „ IV	0,5 „	1,44 „	0,72 „
„ „ V	0,35 „	0,96 „	0,48 „
„ „ Va Steinkohle usw.	0,3 „	0,8 „	n. Hannover 0,32 Pf.
„ „ Vb Basaltschotter und Splitt	0,2 „	—	–

Die Mainschiffahrtabgaben sind also seit dem Herbst 1923 um rund ein Drittel ermäßigt worden. Der Vergleich mit den Abgabensätzen auf dem Rhein—Herne- und Ems—Weser-Kanal ergibt durchweg niedrigere Abgabenbelastung für den Main. Beim Vergleich mit den Vorkriegssätzen halten sich die Abgabensätze der Güterklasse Va und Vb (Brennstoffe, die das Hauptmassengut darstellen, zwei Drittel des Gesamtverkehrs, und Wegebaustoffe) bereits zahlenmäßig unter den Friedenssätzen. Berücksichtigt man, daß die Kaufkraft des Goldes nach dem Kriege wesentlich, etwa 60 v. H., geringer geworden ist, so würden den Vorkriegssätzen von 0,62 und 0,31 Pf. für die Güterklassen I und II jetzt Abgabensätze von 0,62 + 60 v. H. = 0,992 Pf. und 0,31 + 60 v. H. = 0,496 Pf. entsprechen, so daß auch die Abgabensätze in den Klassen I bis V eine tatsächliche Erhöhung der Abgaben nicht bedeuten.

Vom 15. März 1925 ab werden für Güter, die von der Bahn auf den Main-Wasserweg oder umgekehrt umgeschlagen werden, 25 v. H. der gezahlten Abgaben rückvergütet, obgleich durch Fortführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg der Wettbewerb der Mainhäfen gestärkt ist — der Vorteil des Wasserweges wird größer, je weiter die Beförderung der Güter auf ihm geht — und die inzwischen geschaffenen Eisenbahnumschlagtarife der Schiffahrt gewisse Vorteile gebracht haben. Die Vergünstigung ist nicht, wie früher, auf die Häfen Frankfurt a. M. und Offenbach beschränkt, sondern gilt allgemein für alle Mainhäfen. Außerdem werden für Vorladegüter, d. i. für denjenigen Ladungsteil, der von Schiffen auf ein und derselben Mainstrecke hin und her befördert wird, die Abgaben auf Antrag in voller Höhe zurückerstattet, wenn sie über 5 RM. betragen.

Die Abgaben werden zurzeit auf Grund einer Vereinbarung mit der Stadt Frankfurt a. M. von dieser für Rechnung des Reiches eingezogen. Die Reichswasserstraßenverwaltung beabsichtigt, die Abgabenerhebung nach Benehmen mit der Stadt selbst zu übernehmen.

Die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung ist nicht erreicht worden.

b) Spoy-Kanal.

In der Vorkriegszeit wurden für die Befahrung des Spoy-Kanals Schiffahrtabgaben nach vier Güterklassen und folgenden Sätzen erhoben:

Güterklasse I	22 Pf. je t
„ II	20 „ je t
„ III	18 „ je t
„ IV	16 „ je t

Anfang 1921 wurde ein fünfklassiger Tarif unter Beibehaltung der bisherigen Höchst- und Mindestabgabensätze eingeführt. Während der Inflationszeit wurden die Abgaben durch Festsetzung prozentualer Zuschläge der Geldentwertung angepaßt. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung ist der Tarif auf Reichsmark umgestellt worden. Vom 10. November 1923 ab betragen die Abgaben in:

Güterklasse I	30 Pf. je t
„ II	25 „ je t
„ III	20 „ je t
„ IV	15 „ je t
„ V	10 „ je t

Die Abgaben für die geringwertigen Güter der Klassen IV und V liegen unter den Vorkriegssätzen. Vorladegüter genießen auch auf dem Spoy-Kanal eine Tarifbegünstigung, so daß Fahrzeuge, welche vom Rhein kommen und ihre Ladung durch Löschen oder Beiladen verändern, neben dem Satz für leere Schiffe in jeder Richtung nur die Abgaben für die Teilladung in der Richtung zu zahlen haben, in der sie mit dieser den Kanal befahren.

Die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung ist nicht erreicht worden.

C. Verkehr.

Der Verkehr war in den Berichtsjahren vielfachen Störungen ausgesetzt (1921: Sanktionen mit Zollgrenze, 1923: Ruhrkampf), so daß eine ruhige und stetige Entwicklung nicht statthaben konnte. Ueber die tatsächliche Entwicklung seit 1910 geben folgende Zahlen Auskunft.

a) Rhein, Gesamtverkehr.

Der Gesamtumschlagsverkehr des Rheins von Straßburg bis Wesel einschließlich des Grenzverkehrs bei Emmerich hat betragen:

im Jahre 1910	80 036 000 t	im Jahre 1918	42 539 000 t
„ „ 1911	85 314 000 t	„ „ 1919	31 584 000 t
„ „ 1912	98 811 000 t	„ „ 1920	48 606 000 t
„ „ 1913	104 918 000 t	„ „ 1921	47 198 000 t
„ „ 1914	77 957 000 t	„ „ 1922	65 610 000 t
„ „ 1915	41 071 000 t	„ „ 1923	31 025 000 t
„ „ 1916	43 725 000 t	„ „ 1924 rd.	92 000 000 t
„ „ 1917	41 514 000 t		

Ueber den Anteil der Nationalitäten am Verkehr liegen aus den früheren Jahren keine Aufzeichnungen vor. Seit Ende August 1924 werden an der Schiffbrücke in Coblenz Anschreibungen darüber vorgenommen. Es durchfuhren die Schiffbrücke zu Berg und zu Tal Schiffe mit einer Gesamtladung in Tonnen:

Monat:	Deutschland:	Holland:	Frankreich:	Belgien:	Schweiz:
1924					
September	1 346 368	377 373	167 026	66 675	13 232
Oktober	1 365 513	375 555	157 246	33 855	15 665
November	985 637	235 051	152 320	38 371	9 473
Dezember	1 045 997	231 428	93 666	22 041	13 892
1925:					
Januar	1 148 700	264 981	98 006	24 535	14 348
Februar	920 097	262 347	76 165	31 538	19 686
März	949 465	270 671	80 343	26 251	28 957
April	907 109	241 158	91 350	16 631	9 711
Mai	1 064 065	304 884	141 950	39 922	15 535
zusammen:	9 732 951	2 563 448	1 058 072	299 819	140 499

Hiernach beträgt der Anteil der Nationen am Verkehr in Hundertteilen:

Deutschland . . 70,54 v. H. Frankreich . . 7,68 v. H.
Holland . . . 18,59 v. H. Belgien . . . . 2,17 v. H.
Schweiz . . . . 1,02 v. H.

b) Main.

Der Durchgangsverkehr durch die Schleusen Kostheim und Frankfurt a. Main betrug:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Gesamtladung zu Berg t	Gesamtladung zu Tal t	Flöße Anzahl	Flöße t
			a) Kostheim.		
1910	24 533	2 472 934	741 390	1 453	240 880
1911	25 424	2 590 537	712 350	1 696	291 068
1912	22 353	2 591 511	813 284	1 658	281 556
1913	22 390	2 682 752	954 357	1 466	228 997
1914	15 528	1 856 571	621 112	1 423	254 095
1915	12 817	1 432 434	558 485	945	165 137
1916	11 019	1 459 125	668 234	1 139	215 728
1917	10 301	1 715 725	413 027	850	165 827
1918	12 795	2 108 056	344 644	728	144 192
1919	9 733	1 433 039	266 824	922	188 757
1920	9 386	1 518 719	240 008	1 147	217 052
1921	8 889	1 129 659	176 422	945	158 008
1922	14 311	2 457 366	495 687	677	116 895
1923	5 893	524 832	572 369	391	90 405
1924	15 036	2 352 769	804 097	707	131 967
			b) Frankfurt a. M.		
1910	21 004	1 875 410	454 129	1 550	247 372
1911	24 292	2 081 098	466 001	1 776	297 016
1912	21 951	2 049 469	541 866	1 732	285 824
1913	22 024	2 118 654	637 107	1 550	261 830
1914	13 580	1 429 146	399 851	1 481	258 547
1915	10 136	1 073 437	364 616	963	166 342
1916	8 915	1 095 368	464 859	1 146	206 532
1917	8 518	1 296 367	300 649	853	167 059
1918	10 991	1 584 712	292 442	732	145 450
1919	8 663	1 200 811	215 629	921	188 887
1920	7 958	1 162 543	179 859	1 109	212 621
1921	7 307	821 180	107 508	935	158 550
1922	11 310	1 812 109	299 890	637	116 391
1923	4 379	225 503	542 392	397	83 564
1924	11 687	1 854 721	534 685	600	110 409

c) Spoykanal.

Der Gesamtverkehr (zu Berg und Tal) betrug:

im Jahre 1912	87 000 t	im Jahre 1919	46 080 t
„ „ 1914	62 289 t	„ „ 1920	40 929 t
„ „ 1915	39 246 t	„ „ 1921	*)
„ „ 1916	9 055 t	„ „ 1922	66 057 t
„ „ 1917	20 892 t	„ „ 1923	89 288 t
„ „ 1918	23 427 t	„ „ 1924	73 928 t

*) z. Z. nicht zu ermitteln.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Zusammentritt des Reichs-Wasserstraßenbeirats. Wie wir erfahren, wird der Reichs-Wasserstraßenbeirat, über dessen Zusammensetzung wir in der Januarnummer der Zeitschrift ausführlich berichtet haben, am 24. März 1926 in Berlin zu seiner ersten Sitzung zusammentreten.

Der Haushalt des Reichsverkehrsministeriums für das Jahr 1926. Nach Zustimmung durch den Reichsrat ist der Entwurf zum Reichshaushalt für das Jahr 1926 vom Reichsminister der Finanzen dem Reichstag vorgelegt worden. Nachstehend sind die einmaligen Ausgaben des Haushaltes des Reichsverkehrsministeriums im Bereiche der Reichswasserstraßen-Verwaltung zusammengestellt:

A. Ordentlicher Haushalt.

Bearbeitung von Entwürfen für den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes und für Gewinnung von Wasserkräften	25 000,— M.
Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals .	40 000,— „
Sicherungsarbeiten an Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals	118 000,— „
Verbesserungsarbeiten in der Flüssig-Gasanstalt auf der Werft Saatsee	50 000,— „
Instandsetzung der Sammlerbatterie im Kraftwerk Holtenau	44 000,— „
Motorschlepper f. den Kaiser-Wilhelm-Kanal	400 000,— „
Reichswasser-Schutz (Beschaffung von Dienst-, Wohn- und Lagerräumen, Geräten u. Ausstattungsgegenständen)	654 000,— „
Aufrechterhaltung der Schnelldampfer-Linie Swinemünde—Pillau	760 000,— „

Binnenwasserstraßen.

1. Preußen.

Krümmungs-Abflachung der Gilge	255 000,— „
Verhütung von Versandungen an der kanalisierten oberen Oder in Rogau	55 000,— „
Verbesserung der Oderschiffahrtsstraße bei Breslau	242 000,— „
Verlängerung der Leitwerke der Schleuse Linden a. Oder	40 000,— „
Bauhof und Hafenbecken an der Breitenbachfahrt bei der Schleuse Wilhelmsruh . . .	240 000,— „
Ausbaggerung des Ottoker Altarmes unterhalb Cosel-Hafen	123 000,— „
Umbau der Ostbahn-Brücken über die Oder und Warthe bei Küstrin	1 500 000,— „
Verlängerung des oberen Trennungsdammes an der Staustufe Groschowitz (Oder) . .	150 000,— M.
Anschaffung eines Eimerbaggers für Wasserbauamt Breslau	100 000,— „
Ersatz von 2 Schleppdampfern für Oderstrombauverwaltung	122 000,— „
Ufersicherungen an der Müggelspree . .	120 000,— „
Baggerungen in der Dahme-Wasserstraße .	95 000,— „
Baggerungen der oberen Havel-Wasserstraße	60 000,— „
Regulierung der schnellen Havel	211 500,— „
Freiarchen in der oberen Havel-Wasserstraße	107 000,— „
Verbreiterung des Voß-Kanals bei Zehdenick	65 000,— „
Beschaffung eines Eimerbaggers für die märkischen Wasserstraßen	40 000,— „
Beschaffung von 3 Klapp-Schuten für Baggerungen im Gebiet der märk. Wasserstraßen	50 000,— „
Niedrig-Wasser-Ausbau der Elbe bei Storckau	120 000,— „
Verbesserung der Elbe im Bezirk des Wasserbauamts Wittenberge	250 000,— „
Verbesserung d. Stromverhältnisse b. Torgau	51 000,— „
Erhaltung des Fahrwassers der Elbe (Klödner Enge)	160 000,— „
Deckwerk am rechten Ufer der Elbe vor dem Prestersehen Flügeldeich	91 000,— „
Beseitigung von Untiefen vor der Mündung der alten Elbe	109 000,— „
Verlängerung von 2 Buhnengruppen im Wasserbauamtsbezirk Lauenburg	134 000,— „
Gleisanschluß an die Reichsbahn für die Staatswerft Magdeburg-Rothensee . . .	65 000,— „
Beschaffung von 4 Motorbooten für die Elbstrombauverwaltung	52 000,— „
Beseitigung von Stauschäden an der kanalisierten Aller	200 000,— „
Herstellung von 12 Dammwärter-Häuschen und Ausführung weiterer Sicherheitsmaßnahmen am Ems—Weser-Kanal	200 000,— „
Vor- und Entwurfsarbeiten für die Kanalisierung der Werra von Hann.-Münden bis Eschwege	145 000,— „
Einrichtung elektrischen Antriebes für die Tore und Schützen und elektrischer Beleuchtung für die Schleuse Dörverden . .	50 000,— „
Deckwerk am rechten Weserufer bei Bollen	60 000,— „
Vorarbeiten für die Kanalisierung der Weser von Münden bis Bremen	150 000,— „

Herstellung von Schiffsliegeplätzen am Ems—Weser-Kanal bei Minden und Lohnde, Verstärkung der Ems—Weser-Kanaldämme	250 000,— M.
Errichtung eines Arbeiter-Speisehauses mit Wasch- und Badeeinrichtung für das Maschinenbauamt in Minden	125 000,— „
Einmalige Vorratsbeschaffung an Bau- und Betriebsstoffen f. Maschinenbauamt Minden	55 000,— „
Anbau einer Schiffbauhalle bei der Staatswerft Minden	41 800,— „
Anschaffung eines Schlepp- und Bereisungsbootes für Wasserbauamt Hannover	35 000,— „
Damm-Sicherung des Dortmund—Ems-Kanals oberhalb des Hebewerks Henrichenburg	70 000,— „
Erweiterung des unteren Vorhafens des Hebewerks Henrichenburg	60 000,— „
Herstellung einer zweiten Fahrt im Zuge des Dortmund—Ems-Kanals an dessen Kreuzung mit der Emscher	1 200 000,— „
Umbau der Rollschützen in den Schleusen des Dortmund—Ems-Kanals	60 000,— „
Erneuerung von Dalben- und Leitwerken in den Schleusen-Vorhäfen des Dortmund—Ems-Kanals	62 000,— „
Wiederherstellung des beschädigten Oberhauptes der alten Schleuse Hüntel	80 000,— „
Untersuchung der hydrologischen Verhältnisse der Ems, Vorarbeiten für Erlangung eines Entwurfs bezüglich Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals	120 000,— „
Beschaffung eines Schuten-Saugers für Wasserbauamt Meppen	110 000,— „
Dienst-Fernsprechleitungen im Bezirk des Wasserbauamts Meppen	50 000,— „
Beseitigung von Werkschäden an den Ufern, Dämmen und Bauwerken des Rhein—Herne-Kanals und des Dortmund—Ems-Kanals	154 900,— „
Neubau einer Schreinerei des Maschinenbauamts in Herne	48 000,— „
Verstärkung der Helling-Anlage des Maschinenbauamts in Herne	144 000,— „
Herstellung von Leitflößen an den Schleusen des Rhein—Herne-Kanals	64 000,— „
Anschaffung eines Motorschleppbootes für die Wasserbaudirektion Münster	35 000,— „
Begradigung der Ems zwischen Papenburg und Leerort	450 000,— „
Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse im Binger Loch	120 000,— „
Herstellung eines 2. Fahrwassers im Rhein oberhalb des Kammerecks	42 000,— „

2. Bayern.

Einführung des elektrischen Betriebes an den Schleusen Mainaschaff, Klein-Ostheim und Groß-Welzheim	114 000,— „
Erneuerung der Gründung eines Wehres der kanalisierten Altmühl	70 000,— „
Umbau der Straßenbrücke über die Donau bei Deggendorf	200 000,— „

3. Bayern und Baden.

Nachregulierung des Rheins zwischen Mannheim und Sondernheim	700 000,— „

4. Sachsen.

Ausbau der Elbe bei Meißen (zwischen dem Rehbock und der Eisenbahnbrücke	150 000,— „
Elbstrom-Regulierung bei Niederwartha	150 000,— „

5. Hessen.

Erhaltung des Fahrwassers im Rhein bei Nackenheim	120 000,— „
Erhaltung des Fahrwassers bei Worms	152 000,— „

6. Hamburg.

Ausbau des rechten Elbufers bei Geesthacht	80 000,— „

7. Mecklenburg-Schwerin.

Regulierung der Warnow zwischen Bützow und Rostock	300 000,— „
Verbesserung der Elbewasserstraße zwischen Kuppentin und Plau	400 000,— „
Umbau der Eisenbahnbrücke über die Elde bei Neustadt	42 000,— „
Umbau des Kanals Güritz-Grabow	83 000,— „

8. Oldenburg.

Begradigung der unteren Hunte einschließlich der Deichverlegungen	200 000,— „

9. Anhalt.

Neubau eines Deckwerkes ober- und unterhalb der Elbbrücke bei Rosslau und eines Parallelwerkes oberhalb der Brücke	80 000,— M.

10. Mecklenburg-Strelitz.

Ausbau des Kammer-Kanales	320 000,— „

B. Außerordentlicher Haushalt.

Beteiligung des Reichs an der Neckar-A.-G. (Aktienübernahme u. Darlehnsgewährung)	4 040 000,— „
Beteiligung des Reichs an der Rhein—Main—Donau-A.-G. (Aktienübernahme und Darlehnsgewährung)	5 715 000,— „
Beteiligung des Reichs an der Teltow-Kanal-A.-G.	100 000,— „
Lippe-Kanal Datteln—Hamm	300 000,— „
2. Mündung des Rhein—Herne-Kanals	2 120 000,— „
Ems—Weser-Kanal	1 100 000,— „
Lippe-Kanal Wesel—Datteln	21 670 000,— „
Lippe-Kanal Hamm—Lippstadt	30 000,— „
2. Abstieg des Hohenzollernkanals bei Niederfinow	500 000,— „
Verbesserung der Oderwasserstraße unterhalb Breslau	2 500 000,— „
Ausbau des Pregels zwischen Insterburg und Groß-Bubainen	200 000,— „
Bau des Ottmachauer Staubeckens	100 000,— „
Vorflut-Verbesserung in der unteren Oder	1 150 000,— „
Mittelland-Kanal	12 100 000,— „
Ausbau des Ihle—Plauer-Kanals	3 200 000,— „
Ausbau des Oder—Spree-Kanals	5 860 000,— „
Ausbau des Hunte—Ems-Kanals	1 740 000,— „

Gemeinsame Tagung der Wasserwirtschaftlichen Verbände. Der bereits im Vorjahre aufgegriffene Gedanke einer gemeinsamen Tagung sämtlicher an Wasserwirtschaft und Verkehr beteiligten Verbände soll in diesem Jahr verwirklicht werden. Als Tagungsort ist charlsruhe in Aussicht genommen. Um den Teilnehmern zugleich Gelegenheit zum Besuch der Baseler Ausstellung zu geben, ist als Zeitpunkt der Karlsruher Tagung — die gleichzeitig der Vorbereitung der Baseler Ausstellung dienen soll — Mitte August vorgesehen.

Zusammenschlußbestrebungen im deutschen Schiffbau. Nachdem die deutschen Seeschiffwerften schon Ende v. J. bei ihren Besprechungen den Gedanken einer Vertrustung unter Bildung einer gemeinsamen Dachgesellschaft als undurchführbar aufgegeben hatten, war man gelegentlich in eine Erörterung der Frage eingetreten, ob ein sogenannter regionaler Zusammenschluß von Werftbetrieben ein und desselben Strommündungsgebiets wünschenswert und durchführbar sei. Dem Vernehmen nach sind aber auch diese Erörterungen an den finanziellen Schwierigkeiten und den unüberbrückbaren betriebswirtschaftlichen und betriebstechnischen Gegensätzen gescheitert. Außerdem bricht sich mehr und mehr die Ansicht Bahn, die Reinigungskriese in der Werftindustrie werde vielleicht schon bald ihr Werk getan haben, sodaß dann die noch übrigen Werften in Verbindung mit einer möglicherweise eintretenden Besserung im Schiffahrtsgewerbe durchzuhalten sein dürften.

Gründung einer Bank des deutschen Transportgewerbes. Unter Beteiligung des Bankhauses Bleichröder in Berlin ist eine Bank gegründet worden, die die Finanzierung von Transporten und Beleihung von Waren aller Art, die Gegenstand von Spediteurgeschäften, Lagergeschäften oder anderen aus dem Güterverkehr sich ergebenden Rechtsverhältnissen sein können, vornehmen soll und auch die zu diesem Zweck dienenden Handelsgeschäfte betreiben will. Der Name der Gesellschaft ist „Transportbank A.-G.“, der Sitz Berlin. Zur Durchführung ihrer Aufgabe wird die Bank Kredite bei anderen Banken oder sonstigen Geldgebern aufnehmen und alle Geschäfte eingehen, die dem Zweck der Firma zu dienen geeignet sind. Das Grundkapital beträgt 1 000 000 RM. Den ersten Aufsichtsrat bilden: Bankier Werner von Bleichröder, Rechtsanwalt Dr. Walter Ernst und Rechtsanwalt Dr. Ludwig Ruge, sämtlich in Berlin. Als Vorstandsmitglieder wurden bestellt Bankdirektor Karl Brödemann in Elberfeld und Kaufmann Dr. Adolf Redlich in Wien.

Brennkrafttechnische Gesellschaft e. V., Berlin. Die Brennkrafttechnische Gesellschaft e. V. hält am Montag, den 1. März 1926 in der Aula der Technischen Hochschule, Berlin-Charlottenburg ihre diesjährige Hauptversammlung ab. Die Tagesordnung sieht neben dem nur für die Mitglieder bestimmten geschäftlichen Teil 2 Vorträge vor: „Die Brennstaubfeuerung, ihre technische Entwicklung, Anwendungs-

möglichkeiten und wirtschaftliche Bedeutung", von Direktor Helbig, Berlin und „Die mechanische Feuerung für Dampfkessel" von Direktor Baurichter, Berlin. Die Vorträge beginnen um 10 Uhr vormittags.

25-Jahrfeier der kirchlichen Vereinigung für die Schifferfürsorge Berlin. Die am Sonntag, den 24. Januar, stattgehabte 25-Jahrfeier der am 25. Januar 1900 ins Leben gerufenen Vereinigung gewährte einen tiefen Einblick in die segensreiche Tätigkeit der Schifferfürsorge. Der Festgottesdienst fand in der Nikolaikirche statt. Gemeindegesänge, Vorträge des Oratoriensängers Claus Hülsen und des Chors der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche begleiteten die Feier. Der Propst von St. Nikolai, Generalsuperintendent Dr. Haendler, stellte zwei Gedanken in den Mittelpunkt seiner Festpredigt: Gott ehrlich Lob darzubringen für alles, was er in den verflossenen 25 Jahren getan hat, und das Lob im Herzen mitzunehmen, damit es eine Kraft werde auf dem neuen Wege. Dr. Haendler dankte auch allen denen, die ihre ganze Kraft an das Zustandekommen und die Erhaltung des guten Werkes gesetzt haben. Im Gemeindesaal der Georgenkirche fand eine Nachfeier statt. Der Vorsitzende, Dr. Hauptner, begrüßte mit warmen Worten die Anwesenden und wünschte der Vereinigung auch für die Zukunft ein herzliches „Gute Fahrt!". Der Geschäftsführer, Pfarrer Lindenmeyer, gab einen Ueberblick über die Arbeit in den verflossenen 25 Jahren. Besonders eingehend verweilte der Redner bei der Darlegung der Bedeutung der Schifferkirche für die Schifferfürsorge. Der Film der Flußschifferfürsorge zeigte dann das Familienleben der Schiffer auf den Kähnen, eine Fahrt auf der Spree durch Berlin, Kahnbesuche und einen Gottesdienst auf der schwimmenden Kirche.

Rhein- und Donauschiffahrt vor dem Völkerbund. Der Binnenschiffahrtsausschuß des Völkerbundes hat die Prüfung der von dem amerikanischen Sachverständigen Hines verfaßten Berichte über die Rheinschiffahrt abgeschlossen. Zu den Rheinschiffahrtsfragen nahm der Ausschuß eine Reihe von Entschließungen an, die folgende Wünsche enthalten:

1. Die Frage des Wettbewerbs der Eisenbahnen soll einem gemischten Ausschuß überwiesen werden, dessen Mitglieder von dem Vorsitzenden des Binnenschiffahrts-Ausschusses und des Eisenbahn-Ausschusses zu ernennen sind,
2. Ueber die surtaxe d'entrepôt soll ein Gutachten der Zentral-Rheinschiffahrtskommission eingeholt werden.
3. Der Ausschuß erklärt, daß im Interesse der Rheinschiffahrt die Zollplomben nach einheitlichen Regeln angebracht und von den verschiedenen Staaten geachtet werden sollen.
4. Die Frage des deutschen Begleitscheins und der holländischen Frachtliste soll ebenfalls der Zentral-Rheinschiffahrtskommission überwiesen werden.

Die Frage des Wettbewerbs der Eisenbahnen ist von allen die schwerwiegendste und heikelste und für Deutschland von besonderer Bedeutung. Wie der Bericht des amerikanischen Sachverständigen darlegt, begünstigen gegenwärtig die deutschen, französischen und belgischen Eisenbahnen durch ihre Tarifpolitik den Verkehr zu den Seehäfen auf Kosten der Flußschiffahrt. Von deutscher Seite wurde darauf hingewiesen, daß die deutsche Eisenbahnpolitik vom Dawes-Plan beherrscht sei, daß sie auf Ausfuhr-Notwendigkeiten und auf Erhöhung ihrer Einnahmen bedacht sein müsse, daher in keiner Weise gegen die Rheinschiffahrt gerichtet sei, sondern in ihren Tarifen nur mit den fremden Eisenbahnen in Wettbewerb trete, die, durch die Inflation begünstigt, den Verkehr an sich reißen. Daneben würde aber von deutscher Seite alles geschehen, um sowohl im internationalen wie im nationalen Rahmen die notwendige Hebung der schwer darniederliegenden Rheinschiffahrt zu fördern. / Die gefährliche Lage, die der gesamten Rheinschiffahrt aus dem Wettbewerb der Eisenbahnen entsteht, kann nach Ansicht des Hines'schen Berichtes nur durch eine Revision der Eisenbahn-Frachtsätze gemildert werden. Der Binnenschiffahrts-Ausschuß des Völkerbundes beschloß nach langen Auseinandersetzungen, diese Frage einem gemischten Ausschuß zu übergeben, dem Vertreter des Binnenschiffahrts-und Vertreter des Eisenbahn-Ausschusses und des Verkehrs-Ausschusses des Völkerbundes angehören sollen. In den Kreisen des Ausschusses warnt man — wie die „Kölnische Zeitung" zu berichten weiß — bereits davor, sich übertriebenen Hoffnungen hinzugeben. / Die zweite wichtige Frage, die der französischen Abgabe, geht auf die Klagen der deutschen und holländischen Schiffahrtsunternehmungen gegen die surtaxes d'entrepôt zurück, die Frankreich seit der Einverleibung von Elsaß allen Waren auferlegt, die fremde Häfen berühren. Eine Ausnahme würde nur für den Verkehr mit Antwerpen gemacht, wodurch der Verkehr mit Rotterdam ernstlich geschädigt wird. Auch dieser Tatbestand, der eine einseitige Begünstigung der Seehäfen bedeutet, verlangt nach dem Bericht von Hines dringende Abhilfe. / Die Entschließungen über die Donauschiffahrt enthalten neben zahlreichen Forderungen technischer Art u. a. folgende Wünsche: Abschluß von Handelsverträgen zwischen den Donaustaaten, die allein günstige Bedingungen für die Entwicklung der Donauschiffahrt schaffen können. Unter den Entschließungen, die der Eisenbahn-Ausschuß, der ebenfalls am 28. 1. 26 seine Beratungen beendete, annahm, ist besonders wichtig der Vorschlag, sofort durch einen Sachverständigen-Ausschuß die Möglichkeit kombinierter Tarife für Eisenbahn, Schiffahrt und alle anderen Verkehrsmöglichkeiten mit einem einzigen Fahrschein untersuchen zu lassen.

Köln und die Seeschiffahrt. Die Kölner Reederei A. G. hat zurzeit 9 Rheinsee-Dampfer in Fahrt mit 14 600 t. Damit ist der Bestand der Vorkriegszeit bedeutend überholt. Die Reederei hat ihren Dienst bis zur Adria ausgedehnt. Sie hofft, daß die Möglichkeit der direkten Verfrachtung von den Interessentenkreisen nach und nach in erhöhtem Maße ausgenutzt wird. Freilich wird dieser Dienst immer von den Wasserstandsverhältnissen des Niederrheins stark abhängig bleiben; in dem von der Natur gezogenen Rahmen ist er aber bedeutender Ausgestaltung fähig, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse sich wieder bessern. Von einer direkten Passagierschiffahrt zwischen Köln und etwa England, von der man in der Vorkriegszeit häufiger sprach, kann allerdings kaum die Rede sein. Die Reise würde viel zu lange dauern und damit wäre der Dienst von vornherein zur Unrentabilität verurteilt.

Die Einheitscharter in der Rheinschiffahrt. Auf der letzten Vollversammlung der Duisburg-Ruhrorter Schifferbörse wurde u. a. auch über die Einführung einer Einheits-Charter, d. h. die Schaffung von Charter-Bedingungen, die allgemein für Verfrachter und Schiffer Gültigkeit haben sollen, verhandelt. Die Beratungen führten zu dem Ergebnis, daß man vor der Einführung allgemein gültiger Befrachtungsbedingungen noch weitere Erfahrungen sammeln solle.

Der Aachen—Rhein-Kanal. In Aachen sprach im dortigen Architekten- und Ingenieur-Verein Ende Januar Prof. Proetel von der Technischen Hochschule Aachen über das Aachen—Rhein-Kanalprojekt. Nachdem er die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes geschildert hatte, ging er im zweiten Teil seines Vortrages auf die technische Durchführung des Kanals ein. Während zuerst das Ziel bestand, auf dem kürzesten Wege in Form eines Stichkanals nach dem Rhein zu kommen, trat mehr und mehr der Plan in den Vordergrund, die Kanalführung so zu wählen, daß möglichst alle zwischen Aachen und der Rheingegend bei Neuß gelegenen Industriehauptgebiete an den Kanal angeschlossen werden können. Die daraus resultierende mehr nördliche Linienführung von Aachen über Jülich, Rheydt, M.-Gladbach zum Rhein nach Neuß, mit der Möglichkeit, auch Düren durch einen Stichkanal anzuschließen, schilderte der Vortragende eingehend. In acht gewaltigen Schleusen von 13—22 m Höhe und je 110 m Länge wird ein Gefälle von 153 m überwunden, während bei der Ueberquerung der Roer ein 4 km langer, 20 m hoher Damm erforderlich wird. Das Kanalprofil gestattet mit 44 m Spiegelbreite die normale Begegnung von zwei 1500-t-Schiffen, doch können gegebenenfalls Schiffe bis zu 2000 t aneinander vorübergeführt werden. Im Aachener Gebiet sind drei Hafenanlagen vorgesehen: Bei Kinzweiler, bei Verlautenheide und bei Rothe-Erde, ferner können noch Hafenanlagen bei M.-Gladbach und bei Düren hergestellt werden. Alle Hafenanlagen werden von vornherein auf spätere Erweiterung hin angelegt, wie auch bei den Schleusen der spätere Einbau von großen Schleppzugschleusen jetzt schon vorgesehen wird. / Der dritte Teil des Vortrages galt dann noch der Frage der Wasserversorgung des Kanals aus den Wasserläufen der Eifel, insbesondere besprach der Redner dabei das Projekt einer großen Bremen-Talsperre, die neben zahlreichen wasserwirtschaftlichen Vorteilen auch die Möglichkeit der Erzeugung hochwertigen Spitzenstromes für das Aachener Industriegebiet gewähren würde. Nach einigen Angaben über die Finanzierung des Kanals schloß Prof. Proetel seine Darlegungen mit dem Wunsche, daß dieses so bedeutungsvolle Projekt möglichst bald nun zur wirklichen Ausführung gelangen möge.

Die Finanzierung des Aachen—Rhein-Kanals Gelegentlich der Eröffnung des Mittelstandshauses Stolberg machte der Geschäftsführer des Interessenverbandes Aachen-Land, Direktor Hell/Stolberg, bemerkenswerte Ausführungen zum Kanalprojekt und ging dabei auf die Finanzierungsfrage

näher ein. Nach vorläufigen genauen Berechnungen würden die Gesamtkosten des Kanals 162 Millionen betragen. Die Durchführung des Projekts würde fünf Jahre hindurch für 6000 Arbeiter Beschäftigungsmöglichkeit bieten, d. h. es würden sich etwa 9 Millionen Arbeitstage ergeben. Legt man nun den jetzt geltenden Durchschnittslohn für ein Tagewerk zugrunde, dann ergibt sich eine Summe von 35 Millionen, die direkt der produktiven Erwerbslosenfürsorge diente und von Reich à fond perdu zu geben wäre. Der übrige Kostenbetrag — rund 130 Millionen — könnte dann jahrgangsweise als Darlehn zum Zwecke der Erwerbslosenfürsorge vom Reich gegeben werden, etwa in Höhe von 20 Millionen pro Jahr. Diese Jahresdarlehen würden sich auf fünf Jahre erstrecken. Der dann noch verbleibende Rest von rund 30 Millionen müßte aus Anleihemitteln bestritten werden. / Da sich der Gesamtetat des Reiches für 1926 auf ungefähr 8 Milliarden beläuft, würden die jahresweise als Anleihe zu gewährenden 20 Millionen den Reichshaushalt nicht merklich in Anspruch nehmen. Es ist darum nach Ansicht Herrn Direktors Hell begründete Aussicht vorhanden, daß die maßgebenden Reichsstellen, die die Notwendigkeit und Bedeutung des Baues ausnahmslos anerkennen, bei ihren Beratungen zu zustimmenden Ergebnissen kommen werden. Dann würde auch die Durchbringung im Reichstag, dem der Entwurf vielleicht in Kürze vorgelegt werde, auf keine allzugroßen Schwierigkeiten stoßen.

Aufhebung des Sichtvermerk-Zwanges im deutsch-niederländischen Verkehr. Zwischen der deutschen und der niederländischen Regierung ist die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges mit Wirkung vom 1. Februar 1926 vereinbart worden. Von diesem Zeitpunkt an können Reichsangehörige die Niederlande und niederländische Staatsangehörige das Reichsgebiet über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses ohne Sichtvermerk betreten und verlassen. Für Kinder unter 15 Jahren genügt an Stelle eines Passes ein amtlicher Ausweis über Name, Alter, Staatsangehörigkeit, Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt; der Kinderausweis muß bei Kindern über 10 Jahre mit einem Lichtbild versehen sein. Diese Maßnahme wird in Schiffahrtskreisen sehr begrüßt werden.

Aufhebung des Visumzwanges zwischen Deutschland und der Schweiz. Zwischen der deutschen und der schweizerischen Regierung ist die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges mit Wirkung vom 20. Januar 1926 vereinbart worden. Von diesem Zeitpunkt an können Reichsangehörige die Schweiz und Schweizer Staatsangehörige das Reichsgebiet über die amtlich zugelassenen Grenzübergangsstellen jederzeit lediglich auf Grund eines gültigen Heimatpasses ohne Sichtvermerk betreten und verlassen. Mit Rücksicht auf die gegenwärtig stark gespannte Lage des Arbeitsmarktes der beiden Länder ist vorgesehen, daß Angehörige des einen Staates, die im Gebiet des anderen Staates eine Stellung antreten wollen, mit einer vor der Einreise bei der zuständigen Auslandsvertretung des Ziellandes zu beschaffenden Bewilligung zum Stellenantritt ausgestattet sein müssen. Die Vereinbarung über die gegenseitige Aufhebung des Sichtvermerkzwanges im deutsch-schweizerischen Verkehr gilt auch im Verhältnis zwischen dem Deutschen Reich und dem Fürstentum Lichtenstein.

Eine neue Moselbrücke. Die Firma Wiemer & Trachte in Dortmund hat vor kurzem ein interessantes Brückenbauwerk vollendet, welches mit drei Stromöffnungen von rund 50 und 60 m Spannweite und mit zwei Flutöffnungen von 12,5 und 15 m die Mosel bei Treis-Carden überspannt. Es handelt sich um Dreigelenkbogen mit Stahlguß-Wälzgelenken, wobei die größte Kantenpressung 36 kg/qcm beträgt. Die Gründung der Strompfeiler erfolgte mittels Druckluft auf Senkkästen aus Eisenbeton, welche durch eine 5,5 m tiefe Kies- und Sandschicht hindurchgeführt und unmittelbar auf dem Grauwackenfelsen gegründet wurden. Die Brücke hat eine Fahrbahnbreite von 5,40 m und zwei Fußwege von je 0,75 m. Die Stirnfläche der Landwiderlager und die Pfeilervorköpfe sind mit Grauwackenbruchsteinen verblendet, die übrigen Ansichtsflächen sind steinmetzmäßig bearbeitet. Die Brücke als solche ist 202 m lang und geht beiderseits in aufgeschüttete Rampen über. In Uebereinstimmung mit der überwiegenden Ansicht der Fachgenossen begann man mit der Absenkung der Lehrgerüste zuerst im Scheitel der Brückengewölbe, wobei sich gegenüber der Rechnung wesentlich kleinere Werte für die Einsenkungen ergaben. Die Gesamtkosten des Brückenbaues betrugen etwa 1 Mill. M.

Die Schweiz und der Rhein—Main—Donau-Kanal. In einem schweizerischen Blatte untersucht ein schweizerischer Wasserbaufachmann das Problem der süddeutschen Großschiffahrtsstraße, wie es im Rhein—Main—Donau-Kanal geplant ist. Er schreibt, daß die wirtschaftliche Entwicklung Süddeutschlands eng mit der Schaffung einer Rhein—Main—Donau-Großschiffahrtsstraße als einem vollwertigen Anschluß an das Wasserstraßennetz Mitteleuropas verknüpft sei. Deshalb würde auch die Schweiz gewisse Vorteile aus der Schaffung dieser Großschiffahrtsstraße ziehen können. Mit folgendem Ziffernmaterial wird dieser Standpunkt näher bewiesen. Bereits 1913 bezifferte sich der Gesamtverkehr auf der Donau, dem Ludwigskanal und dem Main auf 1,2 Millionen Tonnen. Für den West-Ost- und Ost-West-Gesamtverkehr 1912/1913 resultiert eine Frachtersparnis von 6,6 Millionen Franken, welche bei einem Bestehen einer Rhein—Main—Donau-Großschiffahrtsstraße hätte erzielt werden können. Eingehende Studien über die Entwicklung des Anfangsverkehrs bereits bestehender Kanäle sowie umfangreiche Frachtvergleiche zwischen Bahn-, See- und Binnenwassertransport führten zu folgenden Hauptresultaten: Nach äußerst zurückhaltenden Schätzungen wurde entsprechend einer Entwicklungsdauer des Anfangverkehrs von 4 Jahren (nach vollständiger Eröffnung der Großschiffahrtsstraße) ein 5 Millionen Tonnen-Jahresverkehr im 10. Betriebsjahr, ein 10 Millionen Tonnen-Jahresverkehr im 25. Betriebsjahr als vorhanden erachtet. Dem 5 Millionen Tonnen-Verkehr entspricht eine Frachtersparnis von 22 Millionen Franken, dem 10 Millionen Tonnen-Verkehr eine solche von mindestens 44 Millionen Franken. / Der volkswirtschaftliche Nutzen besteht, nebst den Frachtersparnissen, aus den Einnahmen an Schiffsabgaben, die sich beim 10 Millionen Tonnen-Verkehr auf 20 Millionen belaufen. Es resultiert daher ein Gesamtnutzen von 44 plus 20 = 64 Millionen Franken. Unter Annahme einer 5 prozentigen Kapitalisierung ergibt sich ein kapitalisierter verkehrswirtschaftlicher Nutzwert der Rhein—Main—Donau-Großschiffahrtsstraße von 1280 Millionen Franken. Für einige Importgüter nach der Schweiz werden in einer Tabelle die Frachtersparnisse bei Benutzung der Großschiffahrtsstraße angegeben (Frachtsätze von 1913). So wird z. B. für die Getreide-Einfuhr von Budapest nach Bern eine Frachtersparnis gegenüber der Bahnfracht von 21,1 Prozent, für die Getreide-Einfuhr von Budapest nach Zürich eine solche von 25,3 Prozent berechnet. Für Bretter von Carausebes nach Zürich wird eine Frachtverminderung um 20,7 Prozent und für die Maschinenausfuhr von Oerlikon nach Budapest um 28,2 Proz. erzielt.

Der Neckarkanal im Reichstage. Bei der Haushaltsberatung des Reichsverkehrsministeriums beantragte (am 20. Januar 1926, 144. Sitzung des Reichstages) der deutschnationale Abgeordnete Hanemann folgenden Zusatz:

„Die als Anteil des Reiches für das Rechnungsjahr 1925 gedachten 7 500 00 Reichsmark an den mit insgesamt 71,7 Millionen Reichsmark veranschlagten Baukosten der Staustufe Ladenburg und der Strecke Heidelberg—Gundelsheim dürfen nur Verwendung finden zur Fertigstellung der bereits angefangenen Staustufen, keinesfalls aber zur Fortführung des Kanals ab Heidelberg. Weiter hat der Reichstag auf Grund einer ihm alsbald vorzulegenden Denkschrift, enthaltend die Zusammenstellung aller Gründe, für und wider die Fortführung der Neckarkanalisierung bis Heilbronn erneut Beschluß zu fassen."

Gegen den Antrag wandten sich die Abgeordneten Wieland (Dem.) und Ersing (Ztr.). Auch der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne griff in die Debatte ein und beantragte in folgenden Ausführungen die Ablehnung des Hanemann'schen Antrages:

„Ich kann mich den Ausführungen der Herren Wieland und Ersing nur voll und ganz anschließen und muß die dringende Bitte aussprechen, den Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Hanemann abzulehnen, schon aus dem sehr einfachen Grunde, weil tatsächlich mit Rücksicht auf die Baulage die Mittel, die uns bewilligt sind, in diesem Baujahr nicht mehr zur Verausgabung kommen. Ich muß aber weiterhin den größten Wert darauf legen, daß nicht präjudizell in die Erläuterungen eine Hemmung hineingebracht wird, namentlich, da wir uns im gegenwärtigen Augenblick mit dem Verkehrsausschuß auf das eingehendste über diese Frage, die Heidelberger Stufen und den Neckarkanal unterhalten und eine Denkschrift in Aussicht gestellt haben, die bereits in Bearbeitung ist. Bei Kanalplänen muß man, wie Sie alle wissen, auch etwas mit der Psychologie rechnen. Wenn eine solche Hemmung jetzt in die Erläuterungen hineinkommt, wird natürlich damit sehr stark nach einer ganz bestimmten Richtung gearbeitet, und ich glaube, daß sowohl das Hohe Haus wie die Reichsregierung den größten Wert darauf legen müssen, daß die Frage mit aller Sachlichkeit und Objektivität erst einmal gründlich, funditus bearbeitet wird. Ich bitte dringend darum, diesen Antrag ablehnen zu wollen."

Der Antrag Dr. Hanemann wurde bei der Abstimmung gegen die Stimmen einiger Deutschnationaler abgelehnt. Am 29. Januar 1926 behandelte der Reichstagsausschuß für Verkehrsangelegenheiten das Neckarkanalprojekt. Von den Gegnern des Projektes wurde ausgeführt, daß es in der gegenwärtigen Lage nicht statthaft sei, aus Steuerleistungen des deutschen Volkes einen Kanal zu bauen, dessen Rentabilität umstritten sei, dessen verkehrswirtschaftlicher Nutzen von einer wachsenden Zahl von Beurteilern angezweifelt und dessen etwaiger Nutzen jedenfalls erst einer kommenden Generation zugute kommen werde. Demgegenüber betonten die Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, daß im Gegenteil der Kanal eine Belebung des Wirtschaftsverkehrs zwischen Süd- und Norddeutschland und besonders eine Hebung der württembergischen Industrie zur Folge haben werde. Nach längerer Debatte nahm der Ausschuß mit allen gegen zwei Stimmen folgende Entschließung an:

„Die Reichsregierung wird ersucht, im Benehmen mit den in Frage kommenden Ländern und Interessenten den Ausbau des Kanals von Mannheim bis Heilbronn fortzusetzen und die hierfür erforderlichen Mittel unter billiger Berücksichtigung der ungünstigen Verkehrs- und Transportverhältnisse des deutschen Südens im Rahmen des gesamten Kanalprogramms im Haushalt 1926 bereitzustellen."

Das untere Neckartal für den Weiterbau am Neckarkanal. Vor kurzem hielt der Neckar-Verkehrsverband unter dem Vorsitz von Bürgermeister Sailer, Wimpfen, in Mosbach eine von allen Gemeinden des Neckartals von Heilbronn bis Mannheim besuchte Versammlung ab, in der das Für und Wider des Neckarkanals in einer sachlichen Aussprache erörtert werden sollte. Anwesend waren außer den Gemeindevertretern die Vorsteher der Oberämter Heilbronn, Neckarsulm, ferner Geheimrat Dr. Bruckmann-Heilbronn und Strombaudirektor Konz, Stuttgart. Die Gegner des Neckarkanals, Regierungsbaurat Blum und Professor Dr. Thoma-Heidelberg, hatten ihr Erscheinen in letzter Minute abgesagt. Strombaudirektor Konz hielt einen ausführlichen Vortrag über den heutigen Stand des Neckarkanal-Projektes, worin er u. a. auch betonte, daß insbesondere Mannheim mit seiner großen Zahl von Erwerbslosen froh sei, wenn am Kanal weitergebaut werde. Es müsse auch daran festgehalten werden, die Verkehrswege aller Art im Interesse des Wiederaufbaues zu verbessern. Er bemerkte ferner, daß Süddeutschland, welches vom Reich immer etwas stiefmütterlich behandelt wurde, das Recht habe auf Rückerstattung eines Teils der Beträge, die es an das Reich abführe. Ein weiterer Redner wies auf das Kanalnetz Englands und Frankreichs hin und kam zuletzt auf die kanalisierte Strecke bei Neckarsulm zu sprechen, wobei er sagte, daß die dortigen Anlagen sich wunderbar dem Landschaftscharakter anpassen und daß ferner bei dem letzten Hochwasser die dortigen Wiesen überhaupt nicht überschwemmt wurden, während dies sonst immer der Fall gewesen ist. Geheimrat Dr. Bruckmann-Heilbronn betonte, daß der Neckarkanal ein Teil des großen Schiffahrtweges der Zukunft Rotterdam—Schwarzes Meer sei. Weiterhin führte er aus, daß der Ausbau des Neckarkanals zweifellos die Wirtschaft unserer Gegend beleben werde. Durch engste Fühlungnahme mit den Städten sei dafür gesorgt, daß ein Werk von architektonischer Schönheit entsteht, das mit allen Anlagen der Welt konkurrieren kann. Bürgermeister Dr. Weiß-Eberbach forderte, daß das Reich auch einmal etwas für die Gegend des Neckartals tun solle. Es sollen durch den Bau auch Arbeitsmöglichkeiten geschaffen werden, die über die schwere Zeit leichter hinweghelfen. Ein Arbeitervertreter aus Heilbronn gab die Erklärung ab, daß die gesamte Arbeiterschaft für den Weiterbau des Neckarkanals sei. Auf die Anfrage, ob die bei den Neckarschiffern vorherrschende Meinung der Existenzgefährdung begründet sei, erwiderte Strombaudirektor Konz, die Neckarschiffer seien seit einem Jahr der Ansicht, die kleineren Schiffe könnten nicht mehr fahren, wenn die Kanalisation fertig ist. Das Neckarbauamt sei jedoch gegenteiliger Meinung. Auch seien bereits Verhandlungen über diese Frage geführt worden. Das Schleusen und Schleppen könne ja mit 2—4 Schiffen zusammen geschehen. Die Verwaltung beabsichtige, dem einzelnen Schiffer die Beschaffung eines großen Kahnes auch nach Möglichkeit zu erleichtern. Nachdem sich auch noch Bürgermeister Dr. Boulanger-Mosbach energisch für den Weiterbau des Neckarkanals eingesetzt hatte, wurde einstimmig nachstehende Entschließung angenommen:

„Die vom Neckar-Verkehrsverband am 24. Januar 1926 einberufene Versammlung über das Für und Wider des Weiterbaues des Neckarkanals hat von berufener Seite Kenntnis genommen von den wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Weiterbaues unter besonderer Berücksichtigung wichtiger Gesichtspunkte für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Südwestdeutschlands. Die Bedenken gegen die Wirtschaftlichkeit des Kanals sowie gegen die Verunstaltung des Landschaftsbildes sind auf Grund der Ausführungen des Redners und der sich anschließenden Aussprache nicht aufrechtzuerhalten. / Die Versammlung gelangte weiter zur Ueberzeugung, daß die zugesagten und zum Teil schon getroffenen Maßnahmen um die Schönheit unseres landschaftlichen Bildes zu erhalten, gutzuheißen sind und daß damit auch den Wünschen des Neckar-Verkehrsverbandes, dem im Interesse des zu fördernden Fremdenverkehrs die Erhaltung der Naturschönheiten des Neckartales besonders am Herzen gelegen sind, Rechnung getragen wird."

Die Binnenschiffahrt auf der Weser im Jahre 1925. Die Wasserstandsverhältnisse waren 1925 keineswegs so günstig wie in dem ungewöhnlich regenreichen Jahre 1924, das fast während der ganzen Schiffahrtsperiode volle Abladung der Schiffe auf der ganzen Weserstrecke zugelassen hatte. Immerhin ist 1925 wohl noch günstiger gewesen als der Durchschnitt eines Jahrzehntes. Wie wenig aber die Wasserstandsverhältnisse auf der Weser den berechtigten Ansprüchen genügen, ergibt sich daraus, daß trotzdem schon vom 10. Mai ab auf der Strecke unterhalb Hannover—Münden und vom 16. Mai ab auch schon ab Minden volle Abladung nicht mehr möglich war. Erst im Oktober wurde sie nach vorübergehender Vollschiffigkeit im September wieder erreicht. Aber auch in den letzten Monaten des Jahres war volle Abladung keineswegs ständig möglich. An den ungünstigsten Tagen in den verschiedenen Monaten fehlten auf der Strecke von Minden (dem Schnittpunkt mit dem Mittellandkanal) und Bremen im Mai 40 cm, im Juni 66 cm, im Juli 76 cm, im August 1,02 m, im September 50 cm, im Oktober 40 cm, im November 10 cm und im Dezember 15 cm an der zur vollen Beladung der 1,85 m tauchenden typischen Weserkähne nötigen Fahrwassertiefe. Für die ebenfalls auf der Weser verkehrenden, nach dem Kanalmaß gebauten größeren Kähne, die 2,00 m bis 2,15 m tauchen, fehlten entsprechend 15 bis 30 cm mehr. Auf der oberen Strecke, die für die Kalitransporte besonders wichtig ist, waren die Wasserstände noch um bis zu 30 cm ungünstiger. Diese Tatsachen zeigen, daß der Ausbau der Weser durch Kanalisierung außerordentlich dringlich ist. / Im Verkehr ist 1925 ein Rekord erreicht. Im Durchgang durch die Bremer Schleuse wurden 7344 Schiffe mit 3,5 Millionen t Tragfähigkeit und 1,755 Millionen t Ladung gezählt gegen 4916 Schiffe mit 2,32 Millionen t Tragfähigkeit und 1,208 Millionen t Ladung 1924. Die Zunahme der Schiffszahl beträgt somit 49 Prozent, die der Tragfähigkeit 52 Prozent und die der Ladung 45 Prozent. 1913 gingen 1,125 Millionen t Ladung durch die Bremer Schleuse. Es ist also gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr eine Zunahme von 0,63 Millionen t Ladung, oder 55 Prozent, zu verzeichnen. Angesichts der ungünstigen Geschäftslage erscheint diese Entwicklung recht erfreulich, ja erstaunlich. Sie bedeutet aber keineswegs eine Verkehrsbelebung der Unterweser. Die Ursache dieser Zunahme ist vielmehr lediglich der im Kriege fertiggestellten Verbindung über den Ems—Weser-Kanal zur Ruhr zu verdanken. Denn von dem gesamten Verkehr von 1925 entfallen nicht weniger als 0,701 Millionen t Ladung — das ist also mehr als die gesamte Zunahme — auf Kohlentransporte von der Ruhr nach der Unterweser. Zieht man diesen Betrag ab, so bleibt der Talverkehr von 1925 noch um 67 000 t hinter den Talverkehr von 1913 zurück. Auch im Bergverkehr sind die Ziffern von 1913 noch nicht ganz erreicht, obgleich auch hier wenigstens einige Güter durch den Mittellandkanal von der Eisenbahn auf dem Wasserweg von Bremen nach der Ruhr übergegangen sind. Der eigentliche Oberweserverkehr, der 1913 ausschließlich in Betracht kam, hat noch keineswegs den Vorkriegsumfang erreicht. Allerdings ist im Laufe der Nachkriegsjahre und auch gegenüber 1924 eine erfreuliche Zunahme festzustellen. So hat der gesamte Talverkehr ohne Kohlen durch die Bremer Schleuse 1925 eine Zunahme von 78 Prozent gegenüber 1924 erreicht. Das ist zweifellos in erster Linie auf die Steigerung der Kali-, Kies-, Steine- und Stückgut-Transporte zurückzuführen. Dieser günstigen Entwicklung im Talverkehr steht nur eine mäßige Zunahme im Bergverkehr gegenüber. Die Bergfracht betrug insgesamt nur etwa $^1/_6$ der Talfracht im Durchgang durch die Bremer Schleuse. Sehr erheblich sind die Getreide-Transporte gegenüber den letzten Jahren zurückgegangen. Nur im Stückgutverkehr ist eine Zunahme festzustellen. / Der ungünstigen Rückfrachtlage ist es zuzuschreiben, daß trotz der insgesamt erheblichen Verkehrssteigerung der Nutzen für die Schiffahrttreibenden nicht entsprechend gewesen ist, zumal die Frachten vielfach gedrückt lagen.

Die künftige Bewirtschaftung der sächsischen Elbhäfen. Auf Grund der Artikel 89, 97 und 171 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919 mußten die Staatseisenbahnen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen spätestens am 1. April 1921 von den Ländern in das Eigentum und in die Verwaltung des Reiches übergehen. Die Uebergabe der Staatseisenbahn ist bekanntlich durch den Staatsvertrag vom 31. März 1920 bereits erfolgt. Wegen des Ueberganges der Wasserstraßen ist durch den Staatsvertrag vom 29. Juli 1921 ein vorübergehender Zustand geschaffen worden: Die Länder verwalten bis zur endgültigen Regelung die Wasserstraßen auf Kosten des Reiches. An der Zuständigkeit der bestehenden Behörden an der Elbe ist bisher noch nichts geändert worden. Ferner ist bei dem Uebergange der Staatseisenbahn durch § 1 Ziffer 3 des Staatsvertrages vorbehalten worden, die Elbhäfen und die Elbeumschlagsplätze in Dresden und in Riesa von dem Uebergang an das Reich auszuschließen. Es haben um diese Bestimmungen langwierige Verhandlungen zwischen Berlin und Dresden geschwebt. Diese Verhandlungen sind jetzt zu einem gewissen Abschluß gekommen. Sachsen hat von seinem Vorbehalt Gebrauch gemacht und wird die Häfen nun endgültig selbst verwalten. Die Bewirtschaftung der Hafenanlagen wird nach dem Vorbild der anderen Länder voraussichtlich einer Hafenbetriebsgesellschaft übertragen werden. Der Betrieb der Eisenbahnen in den Hafenanlagen mit den zugehörigen Industriegleisen wird durch Vertrag mit der Reichsbahngesellschaft geregelt werden.

Tagung des Schiffahrts-Ausschusses des Elbe-Wasserstraßen-Beirats. Der Schiffahrts-Ausschuß des Elbe-Wasserstraßen-Beirats trat am 27. Januar in Magdeburg zur Beratung der in der kommenden Februar-Tagung der internationalen Elb-Schiffahrts-Kommission zur Verhandlung kommenden Gegenstände zusammen. Der Ausschuß erhielt zunächst einen Bericht über die in den Strom-Kommissionen und im Völkerbund verfolgten Betrebungen zur Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes. Er beschäftigte sich sodann mit der Durchführung der von der Internationalen Elbschiffahrts-Kommission beschlossenen Verordnung über die von Bewerbern um ein Elbschifferzeugnis zu erfüllenden Vorbedingungen und sprach den Wunsch aus, es möge wenn möglich in der Internationalen Kommission darauf hingewirkt werden, daß in Ergänzung der bereits festgestellten Bestimmungen von den Bewerbern um ein Elbschifferzeugnis auch der Nachweis verlangt werde, daß sie des Schwimmens kundig seien. Bei der Besprechung der Verordnung über die Untersuchung der Elbschiffe legten die Vertreter der Kleinschiffahrt Wert darauf, daß diejenigen Schiffe, welche ein Zeugnis der Transport-Versicherungs-Gesellschaften über die Tauglichkeit des Schiffes und seine ausreichende Ausrüstung beibrächten, von der behördlichen Nachuntersuchung befreit blieben. Zu den Anforderungen an Flöße hielt man Ankergerät für notwendig, glaubte dagegen, von der Forderung der Mitführung eines Rettungskahnes absehen zu können. Das von der Internationalen Elbe-Kommission aufzustellende Muster eines Fahrten-Buches solle nach Meinung des Schiffahrts-Ausschusses möglichst eine Form erhalten, welche seine Verwendung auf anderen Stromgebieten nicht ausschließe. Dem auf Veranlassung der Elbe-Kommission geprüften Vorschlage, die Kosten der Kommission ganz oder teilweise aus den Hafenabgaben zu decken, wurde von dem Schiffahrts-Ausschuß lebhaft widersprochen. Die Vertreter der Schiffahrt und der Häfen erklärten einstimmig, daß sie bei der schlechten wirtschaftlichen Lage der Elbeschiffahrt eine solche Belastung nicht zu tragen vermöchten. In der nächsten Sitzung des Schiffahrts-Ausschusses soll der Entwurf der neuen Elbschiffahrts-Polizeiverordnung zur Begutachtung vorgelegt werden.

Regelung der Fracht- und Schlepptarife in der Elbeschiffahrt. Zwischen den am Elbeverkehr von Hamburg nach Sachsen und Böhmen beteiligten hauptsächlichsten Unternehmungen ist es in einer am 29. 1. 26 in Magdeburg stattgefundenen Versammlung zu einer Verständigung gekommen. Von der nunmehr erfolgten gemeinsamen Regelung der Fracht- und Schlepptarife erwarten die Schiffahrtsbetriebe eine Hebung ihrer wirtschaftlichen Lage, die seit Außerkrafttreten der letzten Verständigung (im Jahre 1923) durch den allgemeinen Wettbewerb ungünstig beeinflußt worden ist.

Stettins Hafenverkehr im Jahre 1925. Im Binnenschiffahrtsverkehr Stettins zeigt sich zwar für 1925 gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung, die aber den Friedensstand noch nicht hat erreichen können. Im Eingang hat der Binnenschiffahrtsverkehr etwa zwei Drittel, im Ausgang rund die Hälfte des Friedensverkehrs ausgemacht. Für den Talverkehr von oderaufwärts nach Stettin sind Steigerungen in den Kohlen- und Getreidezufuhren zu verzeichnen. Im Bergverkehr von Stettin nach oderaufwärts spielen eine ausschlaggebende Rolle die erhöhten Erzverschiffungen nach Oberschlesien und der Tschechoslowakei, daneben Getreide- und Holztransporte nach Berlin und ins Elbegebiet. / Von der Stettiner Kaufmannschaft sowohl, wie von der Hafenverwaltung werden für das kommende Jahr verschiedene Pläne zur Verbesserung und Vermehrung des Verkehrs und der Umschlagseinrichtungen bekannt. Die infolge des Einfuhrscheinsystems gesteigerte Getreideausfuhr erfordert einen Ausbau der Stettiner Umschlagseinrichtungen und Bahnanlagen, die für den steigenden Umschlag von Getreide besonders ausgestaltet werden müssen. Daneben wird der Ausbau der Erzverladeeinrichtungen mit 15-t-Verladebrücken fortgesetzt, um den gestiegenen Umschlag an Erzen zu bewältigen. Die Schaffung weiterer Schuppen hat sich ebenfalls als außerordentlich dringlich erwiesen. Besonders im letzten Jahre ist Deutschland in steigendem Maße Abnehmer für Butter und Eier, Fleisch, Fette und andere Nahrungsmittel aus den östlichen und nördlichen Staaten geworden. Zur Aufnahme dieses gesteigerten Güterverkehrs hat sich in den letzten zwei Monaten der Stettiner Freibezirk als zu eng erwiesen. Es ist daher der Ausbau weiterer Kais, die Errichtung von Schuppen, die Einrichtung von Kühlräumen im Freibezirk und der Bau eines Kühl- und Gefrierhauses im inneren Hafen schon für die nächste Zeit in Aussicht genommen.

Sommertagung 1926 der Internationalen Donaukommission. Die nächste Vollsitzung der Internationalen Donaukommission wird nicht, wie ursprünglich gemeldet wurde, in einem Tatra-Kurorte, sondern am 15. Juni wieder in Preßburg zusammentreten. Man entschloß sich aus finanziellen Gründen, die Sommertagung der Kommission nicht an einem anderen Orte abzuhalten, weil dadurch die großen Transportspesen für den an der Tagung teilnehmenden Beamtenkörper vermieden werden. Die Tagung wird vom 15. Juni bis zum 5. Juli 1926 dauern. Es wird auch über den weiteren Sitz der Kommission nach Ablauf des Jahres 1927 Beschluß gefaßt werden. Fast alle Deligierten sollen, wie die „Preßburger Zeitung" berichtet, persönlich für eine Verlegung der Kommission von Preßburg sein und nur durch politische Gründe dort festgehalten werden. In erster Linie ist die Stimmung unter den Delegierten für Wien, während Budapest diesbezüglich gerade in jüngster Zeit stark ins Hintertreffen geraten ist. Wenn die Abstimmung über den künftigen Amtssitz der Kommission von dem freien Ermessen der Delegierten abhängig wäre, kann kein Zweifel bestehen, daß Wien vom Jahre 1928 die Internationale Donaukommission beherbergen würde. Zu vielen anderen Gründen kommt noch die Tatsache, daß Wien auch heute noch ein Verkehrsknotenpunkt von ungleich größerer Bedeutung als Preßburg ist. Falls Wien noch in der Lage ist, seine früheren Angebote hinsichtlich der unentgeltlichen Unterbringung der Kommission in einem eigenen, entsprechend geräumigen Palais aufrecht zu erhalten, kämen überdies schwerwiegende finanzielle Beweggründe für eine Uebersiedlung der Kommission dorthin in Frage.

Elbefrachten in den Jahren 1924 und 1925

Mitgeteilt vom Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg

Von Hamburg nach	Januar		Februar		März		April		Mai		Juni		Juli		August		September		Oktober		November		Dezember	
	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925	1924	1925
Magdebg.	—	20	—	18,3	—	18,2	27	23,2	30,8	26	23	53,3	25 5	49	20,3	18,5	23,1	17,5	45,7	24,8	39,1	23	25,6	29
Riesa	—	40	—	37	—	35,2	43	42	48,8	45	41,5	78,3	44 5	78,8	38,7	38,2	42,7	35,5	72	48,4	66.3	46,5	46	31
Laube	—	5	—	4,3	—	4,2	5	4,7	5,1	4,8	4,3	8,4	5,1	7,9	4,3	4,4	4,7	4,2	8,8	6,0	6,7	4,8	5,2	5
Berlin	—	33	—	27	—	29,3	32	34,6	38	35,4	35,3	54,8	34,8	54,7	36	29,2	34,7	28	52,8	40,5	42,2	41	40,7	43
Breslau	—	—	—	75	—	65	65	68	65	69	60	105	68,3	111,6	66,7	56,7	69,1	55	82,5	66,7	75	70	70	70

Außer Laube alles in Pfennigen für 100 kg; Laube Kc. für 100 kg

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Bestand der holländischen Binnenschiffahrt. Die holländische Binnenschiffahrt umfaßt ca. 15 000 Fahrzeuge, von denen etwa die Hälfte auf dem Rhein tätig ist, also zum großen Teile seine Rente außerhalb der Grenzen Hollands findet. Holland selbst hat 4800 km schiffbare Flüsse und Kanäle. Viel verbreitet sind kleine Motorschiffe mit Motoren von 24 PS und einer Tragfähigkeit von 75 t. An größeren Kähnen wurden 1924 von holländischen Firmen abgeliefert 78 mit 51 kleineren, zusammen 125 000 t. 1925 war die Zahl der großen Kähne 88. Man befürchtet auch in Holland eine Inflation an Schiffsraum, die sich über kurz oder lang in einer schwierigen Frachtenkrisis bemerkbar machen muß. („Hansa" 1926, S. 151.)

Bestand der belgischen Rheinflotte. Die belgische Rheinflotte besteht aus 146 Kähnen von je über 750 t Fassungsvermögen und einer Gesamttonnage von 190 000 t, darunter einige eiserne Kähne von über 2000 t, ferner aus 295 Schiffen des belgischen Kahntyps von je über 500 t und einer Gesamttonnage von 155 000 t. Letztere 500 fahren meist nur bis Ruhrort zum Kohlentransport. Dazu kommen 500 Schiffe mit einem Fassungsvermögen von unter 500 t und einer Gesamttonnage von 185 000 t. Im ganzen zählt also die belgische Rheinflotte 941 Kähne mit einer Gesamttonnage von 530 000 t. Dazu kommen aber noch 28 Güterdampfer mit insgesamt 13 000 t Fassungsvermögen, ferner 2 Raddampfer von je 1300 PS und 40 Schraubendampfer von zusammen 7860 PS.

Frankreich und die Rheinhäfen von Straßburg und von Kehl. Laut Art. 65 des Friedensvertrages von Versailles sind die Rheinhäfen von Straßburg und Kehl für die Dauer von 7 Jahren zu einer Betriebseinheit ausgestaltet und unter die gemeinsame Verwaltung eines von der Rhein-Zentralkommission ernannten Direktors französischer Abkunft gestellt worden. Da laut Art. 440 des gleichen Vertrages der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages zugleich auch als Zeitpunkt des Inkrafttretens bei Berechnung aller im Vertrage vorgesehenen Fristen gilt, so wird am 28. Juni 1926 die vorgesehene siebenjährige Frist für die gemeinsame Verwaltung der beiden Häfen ablaufen, sodaß alsdann der Hafen von Kehl wieder in badische Verwaltung übergehen wird. Ist aber Frankreich nach Ablauf des sechsten Jahres der gemeinsamen Verwaltung der Ansicht, daß der Stand der Straßburger Hafenerweiterungsbauten eine Verlängerung der Uebergangsordnung erheischt, so steht es ihm laut dem bereits erwähnten Art. 65 Abs. 11 frei, bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt diese Verlängerung zu beantragen, und jene kann eine solche um höchstens drei Jahre bewilligen. Es scheint nun, daß Frankreich einen solchen Antrag bei der Rhein-Zentralkommission zu stellen gedenkt. Das Verlängerungsrecht ist seinerzeit Straßburg (Frankreich) eingeräumt worden, um ihm die Aktionsmittel zu geben, die es brauchte, bis die geplanten Hafenerweiterungsbauten auf dem linken Rheinufer so weit vorgeschritten wären, um benützt werden zu können. Eine Beschleunigung der Bauten war aber nicht möglich, weil einerseits die Erledigung der Formalitäten und andererseits die Ernennung Straßburgs zum autonomen Hafen längere Zeit in Anspruch nahmen, während welcher die Arbeiten stockten. Es mußten die baureifen Pläne hergestellt und das Land Baden um seine Zustimmung angegangen werden, da die Straßburger Hafenbauten oberhalb der Kehler Brücken auf die Wasserwirtschaft des Stromes einen Einfluß haben werden. Die Pläne wurden allerdings schon 1922 dem Reich unterbreitet, aber es mußten in der Folge verschiedene berechtigte badische Begehren, Wünsche und Abänderungsvorschläge berücksichtigt werden, und erst heute liegen die Dokumente zur Unterzeichnung durch beide Länder bereit. Diejenigen Arbeiten, die ohne die Zustimmung der Stromanwänder unternommen werden konnten, wie die Herstellung der neuen Hafeneinfahrt, des Petrolhafens, der Eisenbahnbrücken, der Vergrößerung des Verbindungsbeckens etc., sind sofort an die Hand genommen worden und sind heute z. T. bereits fertiggestellt oder gehen ihrer Beendigung entgegen. Was nun die Ernennung zum autonomen Hafen anbelangt, so mußte die Vorlage zuerst vom Parlament genehmigt werden. Das Gesetz vom 24. April 1924, durch welches der Hafen als autonom erklärt wurde, trat laut einem Beschluß des Bautenministers vom 16. November 1925 am 1. Januar 1926 in Kraft, eine bedeutungsvolle Etappe für den elsässischen Hafen, der 1892 zum ersten Male in die Berichte der Rhein-Zentralkommission aufgenommen worden war, also auf eine über 30jährige Entwicklung zurückblicken kann. Auch der schweizerische Handel und der italienische Transitverkehr über Basel sind, wie in der Januarnummer der Rheinquellen dargelegt wird, an der Frage, ob der Hafen von Kehl am 1. Juli 1926 oder erst 1929 wieder in badische Verwaltung übergeht, sehr stark interessiert, weil sich die Sache auf tarifarischem Gebiet so oder so auswirken kann. So lange wenigstens wie der Rhein oberhalb Straßburg bis in die Gegend von Basel nicht reguliert ist und die Schiffahrt nicht auch auf dieser Strecke während einer längeren Zeit im Jahre, als dies heute der Fall ist, auf dem Boden der Tarifpolitik mit der Achse in Wettbewerb treten und überhaupt im freien Spiel der Kräfte auch ihre Rolle übernehmen kann.

Der französische Binnenschiffahrtsverkehr in den ersten drei Vierteljahren 1925. Das „Journal officiel" vom 19. Dezember 1925 veröffentlicht die Statistik der französischen Binnenschiffahrt für die Monate Januar bis September einschließlich des Jahres 1925. Wie aus nachstehender Aufstellung ersichtlich, beläuft sich die Tonnenzahl der in den ersten 9 Monaten des Vorjahres beförderten Güter auf 27 847 280 t gegen 27 136 628 t im Jahre 1924. (Zunahme 2,62%.)

	Verladen seit Beginn des Jahres		Unterschied im Vergleich zum Jahre 1924	
	1925	1924	Zunahme %	Abnahme %
Schiffahrtswege Nordfrankreichs, des Pas de Calais und der Somme	5 314 742	5 007 201	6,14	—
Schiffahrtswege von Belgien nach Paris . . .	2 439 236	2 166 282	12,60	—
Seine	8 757 668	9 120 248	—	3,97
Linie Paris — Straßburg und Schiffahrtswege Ostfrankreichs	5 448 621	4 615 200	18,06	—
Rhein	1 728 276	2 093 661	—	17,45
Schiffahrtswege Mittelfrankreichs . .	2 296 129	1 933 733	18,74	—
Südfrankreichs . . .	1 227 058	1 619 581	—	24,23
Westfrankreichs . .	635 550	580 722	—	9,44
Gesamtnetz:	27 847 280	27 136 628	2,62	—

Italienische Binnenschiffahrtsprojekte. Im Beschluß des italienischen Ministerrats, durch den die Fertigstellung und Ergänzung einiger Wasserstraßen in Ferrara und Venetien in Aussicht gestellt wurde, ist auch von bedeutenden Binnenschiffahrtswegen die Rede gewesen, die mehr dem Verkehr in Mittelitalien dienen sollen. So erwähnte der Beschluß auch den Kanal Livorno—Pisa, der unter dem Namen „Canale dei Navigelli" bekannt ist und das erste Teilstück darstellt der Wasserstraßen Livorno—Pisa—Pontendere—Florenz; ferner wurde erwähnt die Regulierung des Tiber unterhalb Rom. Die neuen Arbeiten am Tiberflusse werden mit großem Eifer betrieben werden, um die Schiffahrtsbedingungen des Flusses, der heute nur unter gewissen Schwierigkeiten und mit Schiffen von kleinerer Ladefähigkeit befahren werden kann, zu verbessern. Die hierfür notwendigen Projektarbeiten liegen bereits vor, ebenso diejenigen für die Schiffbarmachung anderer Wasserläufe, sodaß die Arbeiten ohne weiteres an die Hand genommen werden können.

Monatsbericht aus den Donauländern. / An der Donau in Oesterreich wurden im abgeaufenen Jahre mehrere wertvolle Regulierungsarbeiten vorgenommen. Als geschäftsförderndes Instrument für den in krisenhaftem Zustand befindlichen internationalen Frachtenverkehr auf dem Strome hat die Wiener Produktenbörse die Einführung eines Donaukontrakts und damit zusammenhängend die Schaffung eines Donaukonnossements angeregt. — Zur Zeit des tiefsten Standes der Mark hatte die Boden-Credit-Anstalt als Patronanzinstitut der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien die Mark-Prioritäten zur Rückzahlung aufgerufen, welche von der Gesellschaft in den Jahren 1882 und 1886 im Betrage von 30 Millionen Mark emittiert worden waren. Im Besitze der Majorität dieser Prioritäten konnte die Boden-Credit-Anstalt auf diese Art sämtliche Obligationen tatsächlich kostenlos zurückbekommen. Auf eine Beschwerde der überstimmten Majorität hat nun aber der „Oesterreichische Oberste Gerichtshof" diese Erledigung der Prioritäten als gegen Treu und Glauben verstoßend für unwirksam erklärt. Diese vom Standpunkt der Geschäftsmoral sehr begrüßenswerte Entscheidung bringt allerdings die durch ihre Schiffsverluste im Friedensvertrag ohnehin vor schwere Aufgaben gestellte größte österreichische Schiffahrtsgesellschaft in eine unangenehme Lage. Gelingt es ihr nicht, die Kündigung zu widerrufen, so muß sie die Prioritäten im vollen Goldmarkwert bezahlen. — Die Tschecho-Slowakei macht weitere Anstrengungen, im Donauverkehr eine führende Rolle zu gewinnen. Der Ausbau des Hafens von

Preßburg wird durch die Anlage eines Petroleumhafens mit großen eingebauten Zisternen in seinem Werte gesteigert. Die Tschecho-Slowakei bemüht sich auch um die Erlangung einer Freizone in einem rumänischen Hafen und will dafür eine Grenzberichtigung gewähren. Territorialer Verzicht für Freihafenrechte. Das beweist mit größter Deutlichkeit den tschechischen Hunger nach Donaugeltung. Nicht genug an dem, bearbeitet man derzeit in Prag einen neuen gemeinnützigen Plan zur Bekämpfung Wiens als Umschlagsplatz. Längs der March soll ein Donau—Oderkanal zum Anschluß an die Donau bei Theben angelegt werden. Auch Ungarn geht daran, seinen ihm aufgedrungenen Grenzen durch einen Schiffahrtskanal gerecht zu werden: Um die beiden großen ungarischen Schiffahrtswege Donau und Theiß (die sich auf jugoslawischem Gebiet vereinigen) im Inland zu verbinden, ist ein gewaltiger Donau—Theißkanal, ungefähr von Baja nach Szegedin, geplant, dessen Erbauungskosten nicht weniger als 520 Millionen Mark betragen werden! Englisches und amerikanisches Kapital scheint bereits zur Verfügung zu stehen, um dieses so kostspielige Projekt zu verwirklichen. Eine Konferenz der ungarischen Donau-Schiffahrtsgesellschaften hat die neuen Schiffahrtstarife festgesetzt, die am 1. März in Kraft treten und im allgemeinen keine Erhöhung aufweisen. Eine Tariferhöhung wäre auch wohl undurchführbar, da Jugoslawien die Tarife seiner neuen „Staatlichen Schiffahrt" nicht unwesentlich herabgesetzt hat. — Der Sieg des jugoslawischen Verkehrsministers Radojevic über das nunmehr liquidierte „Schiffahrtssyndikat SHS" ist ein Pyrrhussieg geworden: Der Minister wurde gestürzt. Seine Anhänger betonen, daß er als ein in Deutschland glänzend herangebildeter Techniker und Verkehrspolitiker nichts anderes gewollt hat, als die ungesunden Verhältnisse und die Günstlingswirtschaft im Syndikat zu beseitigen. Der abschließende Jahresbericht des aufgelösten Syndikats besagt, daß seine Schiffe Linien in einer Länge von 1148 km bedient haben, mit 65 Agenturen (davon 10 im Ausland), 500 Beamten und 2000 Arbeitern. Die Einnahmen des Jahres 1925 haben 127 Millionen Dinar (9 400 000 Mk.) betragen, die ausgezahlten Löhne 45 Millionen Dinar (3 300 000 Mk.). — In Rumänien hat die „Staatliche Flußschiffahrt" im Jahre 1925 62 Millionen Lei (ungefähr 1 Million Mark) abgeworfen), der Voranschlag für 1926 rechnet infolge des eingeführten kombinierten Eisenbahn- und Flußschiffahrtstarifs mit einer Steigerung auf 7 Millionen Lei (ungefähr 1,2 Millionen Mark). In dem rumänischen Staats-Voranschlag sind die schiffbautechnischen Betriebe an der Donau mit 20 Millionen Lei (ungefähr 350 000 Mark) für die Schiffswerft in Turnu-Severin und 82 Millionen Lei (nicht ganz 1½ Millionen Mark) für die Docks in Galatz und Braila eingestellt. Zum Zwecke der sehr dringenden Verbesserung des Zugangs an die Donauhäfen sollen mit ausländischen Krediten neue Bahnlinien gebaut werden. — Ministerpräsident Bratianu tritt energisch für die Hebung der Häfen des Landes ein. Er hat auch seinem Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Donaumündung baldmöglichst von 7 auf 10 Meter vertieft werde, um der Welthandelsflotte das Einlaufen in die unteren Donauhäfen zu ermöglichen. — Trotz der kostspieligen Tätigkeit der Europäischen Donaukommission hat sie es nicht zuwege gebracht, die Eisblockade der unteren Donau zu verhindern. Durch sehr beschleunigtes Laden ist es einigen Dampfern der Deutschen Levante-Linie, des Lloyd Triestno und der Danubia „Romana eben noch gelungen, aus dem Hafen von Galatz rechtzeitig auszulaufen. Knapp nachher waren Braila und Galatz vollkommen blockiert und der Donauweg bei Isacca durch Eisblöcke gesperrt. Der Schaden für die rumänischen Getreide-Exporteure war außerordentlich hoch, da, wie immer in Rumänien, die Bahn-Waggons fehlten, um das Getreide per Achse zu verfrachten und in Konstanza auf Seeschiffe zu verladen.

Dr. F. W.

Die Donauschiffahrt unter tschechoslowakischer Flagge im Jahre 1924. Der Zprávy verejné sluzby technické zufolge wurden unter tscheschoslowakischer Flagge auf der Donau im Abschnitt des eisernen Tores Warentransporte mit 197 Kähnen ausgeführt; hiervon 143 mit einer Ladung von 464 291 Zentner und 54 leer. 62 Fahrzeuge mit 203 369 Zentner Waren fuhren stromabwärts und 81 Fahrzeuge mit 261 552 Zentner stromaufwärts, die Zahl der unter tschechoslowakischer Flagge fahrenden Schlepper belief sich auf 73. Von diesen schleppten 37 stromabwärts und 36 stromaufwärts. Das Verhältnis der in beiden Stromrichtungen beförderten Warenmenge stellt sich im Vergleich zu der 1923 beförderten Warenmenge auf 339 814 Zentner im Jahre 1923 zu 461 921 Zentner im Jahre 1924. / Im Jahre 1924 haben die unter verschiedenen Flaggen fahrenden Schiffe insgesamt 7 305 109 Zentner Waren befördert.

Der Ausbau der russischen Binnenschiffahrt. Nach offiziellen russischen Angaben setzte sich, wie das „Hamburger Fremdenblatt" zu berichten weiß, der Bestand der russischen Flußschiffahrts-Flotte am 1. 1. 25 aus 3123 Motorschiffen, 4903 Transportschiffen und Lastkähnen zusammen, mit einer Gesamttragfähigkeit von 213 163 000 Pud zusammen. Im Jahre 1926 sollen neue Dampfer und Lastkähne mit einer Gesamtladefähigkeit von 14,5 Millionen Pud im Werte von 7,5 Millionen Rubel erbaut werden. In den nächsten 6 Jahren wird außerdem der Bau von einer größeren Anzahl von Dampfern und Lastkähnen mit einer Gesamtladefähigkeit von 109 Millionen Pud beabsichtigt. Die hierzu nötige Summe wird auf 56,5 Millionen Rubel geschätzt.

Beförderungsleistungen der Nieder-Dnjepr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1925. Die Nieder-Dnjepr-Dampfschiffahrtsgesellschaft beförderte auf 29 Dampfern und 58 Leichtern vom 1. Januar bis 1. Dezember des vergangenen Jahres 919 689 Passagiere, 4 458 801 Pud Güter Eilfracht, 99 770 Pud Bagage und 6 050 538 Pud Frachtgut. Ein beträchtlicher Teil der Flotte der Gesellschaft liegt brach: 44 Dampfer, 57 Leichter und 7 Elevatoren.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Binnenschiffahrtskonferenz des Völkerbundes. Ueber die erste Tagung des Völkerbunds-Komitees für das Privatrecht in der Binnenschiffahrt, über die wir kurz bereits in der Januarnummer (Heft 1, S. 27) berichtet haben, wird folgendes Communiqué bekanntgegeben: Das Völkerbundskomitee für das Privatrecht in der Binnenschiffahrt hielt am Sitze der Rheinzentralschiffahrts-Kommission vom 11. bis 14. Januar seine erste Tagung ab. Den Vorsitz führte Prof. Viniarski (Polen), Mitglied der Verkehrskommission des Völkerbundes. An den Beratungen nahmen ferner teil Hostie, Mitglied des Untersuchungsausschusses für Rechtsfragen der Verkehrskommission des Völkerbundes, v. Jarmay, Direktor der königlichen ungarischen Kommission für Binnenschiffahrt, Malignin, Rechtskonsulent bei der Generaldirektion für das Flußschiffahrtswesen der Sowjetunion, Millet, Direktor des französischen Landesamtes für Binnenschiffahrt in Paris, begleitet von Chargueraud-Hariman, Sekretär der französischen Delegation in der internationalen Binnenschiffahrtskommission, Prof. Mittelstein, Präsident des Appellationsgerichtes in Hamburg, Sitensky, Ministerialrat im tschechoslowakischen Handelsministerium in Prag. Der dem Komitee ebenfalls angehörende holländische Rechtsanwalt Nauta in Rotterdam war verhindert, an den Sitzungen teilzunehmen. Das Komitee pflegte einen allgemeinen Gedankenaustausch, um festzustellen, mit welchen Fragen sich das Privatrecht in erster Linie zu befassen haben werde. Das Komitee hat es auch als notwendig erachtet, die Frage der Nationalität der in der Binnenschiffahrt verwendeten Schiffe in den Bereich seiner Studien zu ziehen, eine Frage, die gleicherweise das öffentliche wie das private Recht betrifft. Das Komitee hat seine erste Tagung abgeschlossen mit der Aufstellung von drei Fragebogen, die allen europäischen Staaten zugestellt werden sollen und folgende Fragen betreffen: 1. Die Nationalität, 2. das Eigentum, die Hypotheken und die Privilegien, 3. Anlaufen. Andererseits unterbreitete Malignin dem Komitee den Entwurf zu einem Fragebogen, betreffend die Anstellungsverhältnisse und die Arbeitsbedingungen bei der Binnenschiffahrt. Unter Vorbehalt der Billigung durch die Unterkommission für Binnenschiffahrt erklärte sich das Komitee bereit, diesen Entwurf zu einem Fragebogen einer Prüfung zu unterziehen anläßlich der zweiten Tagung. Die zweite Session wurde für den Monat Juli vorgesehen; Ort und genaues Datum werden später festgesetzt werden.

Verfrachtungsbedingungen der Elbe-Reedereien und Verjährungsfristen. Eine Elbeschiffahrts-Gesellschaft hatte für eine Hamburger Speditionsfirma eine Reihe von Zuckertransporten auszuführen. Die in Hamburg angekommenen Kähne wurden von der Speditionsfirma teilweise nicht rechtzeitig entlöscht. Die Schiffahrtsgesellschaft verlangte daraufhin auf Grund der Verfrachtungsbedingungen den fünffachen Betrag des gesetzlichen Liegegeldes. Die Klägerin bezahlte den Betrag — angeblich, um die Ladung zu erhalten — und erhob nach mehr als 6 Monaten Klage auf Zurückzahlung des nach ihrer Ansicht zuviel gezahlten Betrages. / Die beklagte Schiffahrts-Gesellschaft wandte ein,

der Anspruch sei nach (§ 91) der maßgebenden Verfrachtungsbedingungen verjährt. Das Landgericht Hamburg wies (mit Urteil vom 14. Juli 1925, H. I. 227/25) die Klage ab, mit folgender Begründung: Die Einrede der Verjährung schlägt durch. Der § 91 der Verfrachtungsbedingungen der Elbe-Reedereien, die unstreitig für das Vertragsverhältnis der Parteien maßgebend sind, bestimmt nicht nur — wie die Klägerin meint, daß bei Ansprüchen gegen die Reederei aus ihrer Haftung als Frachtführerin, sondern auch bei solchen Ansprüchen, die aus anderer Veranlassung erhoben werden sollten, in 6 Monaten — und zwar nach Absatz 2 von dem Zeitpunkt ab gerechnet, wo die Ablieferung des Gutes stattgefunden hat oder hätte bewirkt sein müssen, gerichtliche Klagen geltend zu machen sind. Die einschränkende Auslegung, welche die klägerische Speditionsfirma vornehmen zu können glaubt, ist gegenüber der allgemeinen Fassung „oder aus anderer Veranlassung“ nicht gerechtfertigt. Daß die Ueberschrift über den betreffenden Abschnitt der Verfrachtungsbedingungen lautet: „Zeitdauer der Haftpflicht“, ist dafür nicht maßgebend. Der Inhalt dieser Paragraphen deckt sich auch sonst nicht, z. B. hinsichtlich der Bestimmungen über Feststellung von Schäden durch Sachverständige, Kosten dieser Feststellung, Ausschluß der Aufrechnung verjährter Ansprüche, mit dieser Ueberschrift. Die Elbe-Reedereien haben durch diese Bestimmung offensichtlich alle Ansprüche, die aus Anlaß der mit ihnen geschlossenen Frachtverträge gegen sie erhoben werden könnten, der kurzen Verjährung von 6 Monaten unterwerfen wollen. Daß diese Frist seit Ablieferung des Frachtgutes abgelaufen ist, ist unstreitig. / Die gegen dieses Urteil des Landgerichtes Hamburg beim Hanseatischen Oberlandesgericht, Hamburg eingelegte Berufung wurde als unbegründet zurückgewiesen. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat lediglich die Auffassung des Landegirchtes als zutreffend bestätigt. (Verkehrsrechtl. Rundschau Nr. 12/15.)

Uebertretung der Vorschriften bezüglich Schiffsuntersuchungen. Für die Fahrt auf deutschen Wasserstraßen besteht von früher her die Vorschrift, daß jedes Fahrzeug alle fünf Jahre auf seine Betriebssicherheit geprüft werden muß. Die Bescheinigungspapiere dieser Untersuchung hat der Schiffsführer stets an Bord zu führen und auf Verlangen den Aufsichtsbehörden der Wasserstraßenbetriebe vorzulegen. Die Kriegszeit ließ diese Vorschrift mehr oder weniger in Vergessenheit geraten, da ja auch auf dem Strome fast nie, in den Kanälen nur selten die Vorlage verlangt worden ist. Ein holländischer Schiffer hatte nun mit einem 1915 gebauten und 1919 zum letzten Male untersuchten Schleppkahn den Rhein—Herne-Kanal befahren. Beim Durchschleusen in Schleuse I wurde die Vorlage der Untersuchungsbescheinigung und des Befundergebnisses verlangt, die der Schiffer nicht beibringen konnte. Das Wasserbauamt als zuständige Behörde hatte gegen den Säumigen einen Strafbefehl in Höhe von Mk. 15.— erlassen, wogegen der Schiffer, im Auftrage seiner Firma, eines holländischen Konzerns, der zahlreiche Kähne in Betrieb hat, aus prinzipiellen Gründen gerichtliche Entscheidung beantragte. Der Vertreter des Angeklagten, der zugleich Vertreter der Konzernfirma war, wandte ein, daß die betreffende Verfügung während und nach dem Kriege kaum mehr gehandhabt worden sei. Die Untersuchungen seien auch bei dem Betriebe von über 100 dauernd auf Fahrt befindlichen Kähnen nicht so durchzuführen, daß sie zu einem bestimmten Zeitpunkt beendet sein könnten. Das Gericht stellte sich demgegenüber auf den Standpunkt, wenn ein Gesetz infolge der Kriegsfolgen einmal lässiger gehandhabt worden sei, darum bestehe und beachtet werden müsse, umsomehr, als es zum Schutze der gesamten Schiffahrt erlassen worden sei, ermäßigte aber die Strafe mit Rücksicht darauf, daß kein böswilliges Verschulden vorlag, auf Mk. 10.—.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (siehe Heft 1, Seite 33) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Vereinigung der Naßbagger-Unternehmungen e. V., Hamburg 13, Mittelweg 9.
2. Moldau- & Elbe-Remorquage, Ges. m. b. H., Prag 1, Masarykovo nábrézi 6.
3. Cechoslovakische Elbe-Schiffahrts-Akt.-Ges., Prag 1, Masarykovo n. 6.

Einzelmitglieder:

1. Seda, Vlademir, Ingenieur, Geschäftsleiter der Tschechoslowakischen Elbe-Schiffahrts-A.-G., Dresden-A., Ostra-Allee 4.
2. Heiser, Heinrich, Reg.- u. Baurat a. D., ordentl. Professor an der Technischen Hochschule Dresden, zu Dresden-A. 24, Hübnerstr. 24.

★

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin. / Generalversammlung. Die Generalversammlung des Verbandes fand am 19. Januar 1926 bei guter Beteiligung der Mitglieder unter dem Vorsitz des Herrn Direktor Becker statt. Zu Beginn der Versammlung gab das geschäftsführende Vorstandsmitglied, Herr Syndikus Schreiber, Berlin, einen kurzen Rückblick auf die Hauptpunkte der im Jahre 1925 geleisteten Arbeit. Die Versammlung nahm im Rahmen einer umfangreichen Tagesordnung zu den akuten Fragen der Märkischen Schiffahrt Stellung und beschäftigte sich besonders eingehend mit dem Berliner Hafenproblem, der Durchführung der Schleusenbetriebszeiten und der Verbesserung der Fahrwasserstraßen im Bezirk des Verbandes. Der anregend verlaufenen Versammlung schloß sich die Generalversammlung der Gruppe Märkischer Wasserstraßen des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. an, in der die augenblicklichen Lohn- und Tariffragen Hauptgegenstand der Beratungen bildeten.

Außerordentliche Verbandssitzung. / Der Verband veranstaltet am 23. Februar 1926 eine außerordentliche Verbandssitzung, zu der auch die am Märkischen Schiffahrtsverkehr interessierten Behörden, besonders die Wasserstraßenverwaltungen, Handelskammern und Schiffahrtsvereine eingeladen sind. Im Vordergrunde der Versammlung steht ein Vortrag des Herrn Wasserbaudirektors Frentzen—Potsdam über den Ausbau der Märkischen Wasserstraßen, zu dem für die einzelnen Verkehrsbeziehungen von Mitgliedern des Verbandes Korreferate gehalten werden. Es folgt ein Referat des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes, Herrn Syndikus Schreiber, Berlin, über Binnenschiffahrt und Schiffahrtsabgaben. Die Versammlung wird sich endlich in einer Aussprache mit der Bedeutung der Ladestraßen für den Berliner Schiffahrtsverkehr beschäftigen.

★

Elster—Saale-Kanalverein Leipzig. In der Börse zu Leipzig tagte am 14. Januar 1926 die Mitgliederversammlung des Elster—Saale-Kanalvereins zu Leipzig, in der Baurat Goetz zunächst einen Bericht über die Tätigkeit des Vorstands in den vergangenen zehn Monaten gab. Man mußte leider daraus entnehmen, daß die Kanalfrage nicht groß vorwärts gekommen ist. Es steht fest, daß der Bau des Nordflügels des Mittellandkanals mit Reichsunterstützung bis zum Herbst fortgesetzt worden ist, ohne daß sich das Reich bereit findet, auch mit dem Bau des Südflügels zu beginnen, wozu es nach den vertraglichen Abmachungen vom November 1920 verpflichtet ist. Trotz aller Anträge und Verhandlungen geht das Reichsverkehrsministerium von seinem Standpunkt nicht ab, daß nur nach Maßgabe der Lage auch der Südflügel in Angriff genommen werden müßte. Diese Auffassung des Abkommens bekämfen die Vertreter des Südflügel mit aller Macht, worin sie von der sächsischen Regierung kräftig unterstützt werden. Diese plant jetzt in Verbindung mit dem Vorschlag des Vereins, die Erwerbslosenfürsorge durch den Bau des Kanals in produktive Arbeit umzugestalten, auf den Bau der Linie Leipzig—Crypau für 1000-t-Schiffe bei Reich zu dringen unter vorläufigem Verzicht auf die Saaleregulierung, damit wenigstens schon die 400-t-Schiffe nach Leipzig gelangen können. Auch diesem Gedanken ist das Reichsverkehrsministerium abhold, da es im Gegensatz zu den sächsischen Stellen, die 50 Millionen errechnet hat. Die sächsische Regierung verfolgt aber diesen Vorschlag weiter, ist überhaupt gegen früher bedeutend aktiver in dieser Angelegenheit geworden und steht voll und ganz hinter dem Leipziger Verein. / In der Aussprache wurde besonders scharf produktive Erwerbslosenunterstützung durch Inangriffnahme des Kanalbaus gefordert, ebenso wie die Wiedereröffnung des Leipziger Kanalbureaus, um die nötigen Vorarbeiten zu leisten. In gemeinsamen Beratungen mit dem Zweckverband der Kreishauptmannschaft Leipzig sollen die Pläne der Leipziger Hafenanlage gefördert werden, vor allem erhielt der Vorstand die Genehmigung der Versammlung, in der man Vertreter der Amtshauptmannschaft und des Rates von Leipzig, Herren aus Halle, Merseburg, der großen Leipziger Firmen usw. sah, seine Pläne für Siedlungsbauten, Gleisanlagen, Uferschutz usw. weiter zu beraten. Denn die dringendste Forderung des Tages erblickt man allgemein in einem An-

fangen überhaupt, wozu trotz aller Skepsis gegenüber Notstandsarbeiten durch Erwerbslose die Möglichkeiten gegeben seien. Dem Vorschlag Stadtrat Dr. Leiskes, eine neue wirtschaftliche Enquète zu veranstalten, um endlich einmal den Berliner Schachzug mit der Nichtrentabilität des Südflügels endgültig und beweiskräftig zu beseitigen, traten sowohl Baurat Goetz als auch Dr. Uhlig von der Leipziger Handelskammer entgegen, da man keinesfalls dem Reichsverkehrsministerium Gelegenheit bieten dürfte, neue Gründe zum Hinauszögern zu finden. Die Rentabilität des Elster—Saale-Kanals sei einwandfrei nachgewiesen, das Sträuben des Reiches, seinen vertraglichen Verpflichtungen — Baubeginn des Südflügels zum gleichen Termin wie am Nordflügel — nachzukommen, beruhe nur auf dem Einfluß von Rhein—Ruhr-Wirtschaftsgruppen. Haupterfordernis sei: Rührigkeit nicht nur des Vereins, sondern auch von Gemeinden, der Wirtschaft und anderen Interessenten am Beginn des Kanalbaues.

*

Verein für Schiffbarmachung der Lippe. Unter Leitung des Oberbürgermeisters Schlichter-Hamm fand am 27. 1. 26 die Hauptversammlung des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe statt, zu dem sich die interessierten Städte, Kreise, Aemter, Handelskammern und industrielle Werke zusammengeschlossen haben. Aus dem Bericht des Vorstandes über die Tätigkeit des Vereins ist folgendes zu erwähnen: Laut Vertrag zwischen Reich und Ländern ist die Erhaltung und der Bau von Wasserstraßen an das Reich übergegangen. § 18 dieses Vertrages bestimmt, daß das Reich den Ausbau der Wasserstraßen vornimmt, wenn die Notwendigkeit vorliegt und die erforderlichen Mittel vorhanden sind. Das Reich vernachlässigte aber den für weite Industriekreise und zahlreiche Kommunen lebenswichtigen Ausbau des Lippe-Kanals von Hamm nach Lippstadt. In der Hauptversammlung 1922 wurde daher eine Denkschrift des Regierungsbaumeisters Sauter angenommen, in der die rechtliche und wirtschaftliche Seite des weiteren Ausbaues der Lippe niedergelegt wurde. Diese Denkschrift wurde vom Regierungsbaumeister Sauter und Bürgermeister Ruhl-Lippstadt dem Staatssekretär Kirchner persönlich überreicht. Hierauf ging dann vom Verkehrsministerium eine Antwort ein, die folgendes besagte: Der Ausbau des Lippekanals von Wesel bis Datteln, der etwa 8 Jahre dauert, muß erst beendet sein, ehe der Ausbau von Hamm bis Lippstadt, der zwei Jahre in Anspruch nehmen würde, in Angriff genommen wird. — Als weitere Antwort auf diese Denkschrift erfolgte sodann die Aufhebung des Kanalbauamts Hamm und die Einstellung aller Notarbeiten. Die Reichs-Wasserstraßenverwaltung übertrug die Arbeiten des Kanalbauamts Hamm dem Wasserbauamt Hamm. Der Regierungspräsident war der Ansicht daß die preußischen Behörden dem geforderten Ausbau wohlwollend gegenüberständen. Durch die preußischen Instanzen wurde dann eine erneute Eingabe, die vom Regierungspräsidenten befürwortet war, an den Minister für Volkswohlfahrt geleitet. Der Wohlfahrtsminister gab die Eingabe an den Arbeitsminister weiter, mit dem Hinweis, daß hier eine Arbeitsgelegenheit für viele Erwerbslose vorhanden sei. Hierauf ging eine bemerkenswerte Antwort ein: Es sei fraglich, ob überhaupt die Mittel für den weiteren Ausbau des Lippekanals von Wesel bis Datteln aufgebracht werden könnten, für den Ausbau des Kanals von Hamm bis Lippstadt lägen jetzt noch keine ernsthaften Zeichen für dessen wirtschaftliche Bedeutung vor. — Als der Reichstagsabgeordnete Engberding-Münster die Angelegenheit bei der Besprechung des Haushalts des Verkehrsministeriums des Kanals von Hamm bis Lippstadt strikte ab. Eine günstige Gelegenheit, für die Schiffbarmachung einzutreten, erhielten die Provinzialbehörden, als das Reich für Anlegung des Mittellandkanals von Peine bis zur Elbe von der Provinz eine Garantie forderte. Der Provinziallandtag beschloß, nur dann diese Garantie zu übernehmen, wenn das Reichsverkehrsamt die Notwendigkeit der Fortsetzung des Kanals von Hamm bis Lippstadt anerkenne. Bürgermeister Holle, Lippstadt führte aus, daß für Lippstadt und seinen Kreis die Fortführung des Kanals eine Lebensfrage sei. Ein weiteres Mitglied aus Lippstadt erinnerte daran, daß allenthalben große Kanalisierungsprojekte geplant seien. In dem Bezirk von Hamm bis Lippstadt seien 7080 Erwerbslose, die so eingesetzt werden könnten, daß sie nicht von der Familie getrennt lebten, worauf heute das Arbeitsministerium bei Notstandsarbeiten den größten Wert lege. So könne man hier zugleich produktive Erwerbslosenfürsorge treiben. Nachdem noch weitere Versammlungsteilnehmer das Wort ergriffen hatten, wurde die Diskussion geschlossen. Der Antrag auf sofortige Einleitung einer parlamentarischen Aktion gelangte einstimmig zur Annahme. / In einer anschließenden Sitzung des Ausschusses wurde folgender Vorstand gewählt: 1 Vorsitzender: Oberbürgermeister Schlichter, Hamm, 2. Vorsitzender: Bürgermeister Holle, Lippstadt, Schrift- u. Rechnungsführer: Bürodirektor Wortmann, Hamm.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT JANUAR 1926

Rhein Die um die Jahreswende herrschende Hochwasserkatastrophe hat auch die Rheinschiffahrt durch Verkehrsunterbrechung und Havarieschäden, namentlich aber das Hilfsgewerbe der Schiffahrt, die Hafenspeditions- und Umschlagsbetriebe durch Ueberflutung ihrer Anlagen und Materialschäden stark in Mitleidenschaft gezogen. Die fast 14tägige Unterbrechung des Schiffahrtverkehrs hatte zwar eine Anstauung der Gütermengen nach Verkehrsaufnahme zur Folge, ohne daß aber der Rest des Monats den Ausfall der ersten Wochen wieder ausgeglichen hätte. / Die in den letzten Dezembertagen angeschwollenen Wassermassen wuchsen sich zu einer Hochwasserkatastrophe aus, wie sie das Rheintal seit etwa 150 Jahren nicht mehr erlebt hatte. Am 2. Januar wurde am Mittel- und Niederrhein der höchste Stand erreicht, der allgemein die Marken des dritten Fahrverbotes weit überschritt. Der Cauber Pegel betrug an diesem Tage 7,39 m, der Ruhrorter Pegel 9.00 m. Im Vergleich hierzu war der Wasserstand an den Oberrheinstationen etwas geringer. Das Wasser stieg hier kaum bis zur Marke des zweiten Fahrverbotes. Die Hauptwassermengen kamen nicht vom Oberrhein, sondern von den Nebenflüssen Neckar, Main, Nahe und Mosel. Von da ab gingen die Fluten wieder zurück, sodaß um den 6. Januar die Schiffahrt allmählich wieder aufgenommen werden konnte. Bald darauf setzte jedoch Frost und starker Schneefall ein, der eine erneute Behinderung des Hafenverkehrs bedeutete. Die unterwegs befindlichen Sendungen erreichten die Häfen nur mit großen Verzögerungen, und Kohlen und Waschprodukte mußten von dem Kipperumschlag ganz ausgeschlossen werden. Das dann wieder einsetzende Tauwetter ließ vielfach die Befürchtung einer Wiederholung des Hochwassers aufkommen. Glücklicherweise verwirklichte sich aber diese Befürchtung nicht, sondern der Wasserstand des Rheins sank verhältnismäßig langsam wieder auf normale Höhe, und zwar bis auf 2.23 m Cauber Pegel am 23. des Monats, um gegen Ende des Monats wieder etwas anzusteigen. / Der Bergverkehr hielt sich auch nach Wiederaufnahme der Schiffahrt in sehr bescheidenen Grenzen. Lediglich dem Umstande, daß ein Teil des Leerraumes infolge des Hochwassers noch nicht nach der Ruhr zurückgekehrt war, war es zuzuschreiben, daß die Frachten nach Mannheim mit 1,30 M. notiert wurden. Am 12. Januar wurde das Oberrheingeschäft wieder durch die Kippersperre beeinträchtigt, sodaß erst am 19. wieder Frachten nach Mannheim, und zwar zu 1,40 M. notiert wurden. Für Kanalverladungen wurden allgemein 20 Pfg. mehr geboten. Während der drohenden Eisgefahr um die Mitte des Monats war Schiffsraum nur noch in Tagesmieten, und zwar zu 4½ und 5 Pfg. je Tag und Tonne zu bekommen. / Etwas reger waren die Kohlenverladungen nach dem Niederrhein, vor allem nach Holland, weil hierfür weniger Waschprodukte, sondern mehr Koks und ungewaschene Kohlensorten in Frage kamen. Diesem Umstand ist es auch hauptsächlich zu verdanken, daß der vom Oberrhein zurückkehrende Leerraum aufgenommen werden konnte. Die Talfrachten zogen von 1,40 M. auf 1.60 M. für Rheinschiffe und von von 1,75 M. und 1.95 M. für Kanalschiffe an: einschließlich Schleppen waren die Sätze um 25 bis 35 Pfg. höher. In den letzten Tagen ließ der Verkehr aber auch hier wieder nach, und die Frachten gingen um 10 Pfg. zurück. / Der Schlepplohn nach Mannheim bewegte sich nach Wiederaufnahme der Schiffahrt zwischen 1.25 M. und 1.20 M. und zog vorübergehend in der Mitte des Monats bis auf 1.50 M. an. Gegen Ende des Monats ging er jedoch wieder auf 1,10 M. für größere Kähne zurück. / Die Talschlepplöhne waren dagegen verhältnismäßig hoch, da viele Talschiffe für die Seehäfen vorlagen und die Dampfer in den ersten Tagen nach dem Hochwasser nur mit 1 bis 2 Kähnen,

talwärts fahren konnten. Es wurden daher bis zu 40 Pfg. je Tonne bezahlt. / Durch die Ueberflutung der Umschlagsbetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen sind erhebliche Schäden an Gebäuden und Maschinen, sowie Auslagen für Räumungskosten entstanden. Die Betriebsunterbrechung hatte eine Stauung des Güterverkehrs zur Folge, die eine etwas lebhaftere Beschäftigung der Hafenumschlagsbetriebe nach Verkehrsaufnahme bewirkte. Den privaten Umschlagsbetrieben kam noch zugute, daß infolge der um die Mitte des Monats verhängten Kippersperre für Waschprodukte diese Mengen zum Teil den Krananlagen überwiesen wurden. Eine empfindliche Störung trat aber dadurch ein, daß infolge der Ueberfüllung des Hafenbahnhofs mit Kohlensendungen vom 14. bis 19. eine Annahmesperre nach Station Ruhrort-Hafen-Neu verhängt werden mußte. / In der Getreidespedition war ebenfalls in der zweiten Monatshälfte die Beschäftigung etwas besser, ohne jedoch die Unkosten und Schädigungen der Betriebe durch das Hochwasser damit ausgleichen zu können. Außerdem ist damit zu rechnen, daß nach Aufarbeitung der angestauten Verkehrsmengen die Beschäftigung wieder abflauen wird. / Die Lohnverhandlungen zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen haben zu keiner Einigung geführt und wurden am 5. Januar durch Schiedsspruch mit nachfolgender reichsarbeitsministerieller Verbindlichkeitserklärung beendet, wonach die bisherigen Löhne und Gehälter weiter gezahlt werden sollen.
(Mitget. v. d. Niederrheinischen Industrie- u. Handelskammer Duisburg-Wesel.)

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen litt im Monat Januar unter der durch Eis und Hochwasser herbeigeführten Sperre. In der Emden-Fahrt konnte der Verkehr erst am 27. 1. 26 endgültig wieder aufgenommen werden. Auf dem Rhein—Herne-Kanal und Mittellandkanal wurde der Betrieb durch Eisbrecher aufrecht erhalten, doch ergaben sich auch hier größere Störungen. Die Umschlagsziffern sind, den Schwierigkeiten entsprechend, gering. Die Kohlentransporte ab Rhein—Herne-Kanalhäfen gingen während der Kanalsperre größtenteils über Rotterdam. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen 133 beladene, 16 leere Schiffe und 87 Schleppdampfer mit insgesamt 77 932 t Ladung, davon 72 100 t Erz. Abgegangen 57 beladene, 88 leere Schiffe und 86 Schleppdampfer mit insgesamt 30 321 t Ladung, davon 8 331 t Kohle. Der Gesamt-Güterumschlag im Monat Januar belief sich auf 108 253 t, gegen 195 548 t im Jahre 1925.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat Januar angekommen: 72 Kähne mit 35 653 t Ladung, davon 34 713 t Ruhrkohlen; abgegangen sind: 87 Kähne mit 42 103 t Ladung, davon 15 777 t Kali und 14 081 t Erz.

Hafen Emden: Im Monat Januar sind angekommen: 12 Dampfer mit 43 913 t Erz, außerdem geringere Mengen Getreide. Leer liefen 15 Dampfer und 6 Seeleichter ein, außerdem bunkerten auf der Durchreise 15 Dampfer im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen: 21 Dampfer und Seeleichter mit insgesamt 33 432 t Kohlen und Koks, außerdem kleinere Mengen Mehl und Eisen. Leer verließen 15 Dampfer den Emder Hafen.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat Januar eingegangen: 211 leere Schiffe; ausgegangen: 208 beladene Schiffe. Im Westhafen Wanne wurden umgeschlagen an Brennstoffen 134 522,8 t, an sonstigen Gütern 1 200 t. Im Osthafen sind angekommen 15 beladene und 4 leere. Ausgegangen 4 beladene und 5 leere Schiffe. Güterumschlag an verschiedenen Gütern: 4 799,2 t. Der Gesamt-Güterumschlag in den Häfen von Wanne belief sich auf 140 522 t, gegen 99 277 t im Vormonate.

Weser Im Monat Januar gingen durch die Bremer Schleuse zu Tal 149 Schiffe mit 70 000 t Tragfähigkeit und 62 900 t Ladung gegen 142 Schiffe mit 76 000 t Tragfähigkeit und 67 600 t Ladung im Dezember. Bergwärts waren es 139 Schiffe mit 72 000 t Tragfähigkeit und 13 600 t Ladung gegen 129 Schiffe mit 61 000 t Tragfähigkeit und 14 400 t Ladung im Dezember. Wenn auch, wie im Dezember, die Schiffahrt nicht ganz zum Erliegen gekommen ist, so hat sie doch infolge der Hochwasser- und Eissperren eine Einschränkung auf ungefähr die Hälfte des in früheren Monaten gewohnten Verkehres erfahren.

Elbe 1. Unterelbe. Ende Dezember einsetzendes Tauwetter und Regenwetter führte zu einem plötzlichen und starken Steigen des Elbewasserstandes. Es wurden von Außig am 29. 12. 1197 cm, am 30. 12. 831 cm und am 31. 12. 502 cm Wuchs gemeldet. Vom 2. des Berichtsmonats an wurde von der oberen Strecke wieder Fall gemeldet.

Am wurden notiert:	Aussiger	Dresdener	Magdeburger Pegel
29. 12.	plus 43	minus 86	plus 110
30. 12.	„ 270	plus 10	„ 128
31. 12.	„ 393	„ 210	„ 174
2. 1.	„ 476	„ 296	„ 282
3. 1.	als Höchststand plus 472	„ 303	„ 330
6. 1.	„ 396	als Höchststand plus 237	„ 425
11. 1.	„ 229	„ 77	als Höchststand plus 400
21. 1.	„ 70	„ 84	„ 160

Infolge des Hochwassers mußten die unterwegs befindlichen Schleppzüge schützende Stellen aufsuchen, es wurde dadurch ein mehrtägiger Aufenthalt verursacht. / Der Güterumschlag an den oberelbischen Umschlagsplätzen war infolge Ueberflutung der Uferstrecke zeitweise unmöglich. Am 12. des Berichtsmonats setzte wieder starker Frost ein, der überraschend schnell zu starken Eisbildungen führte und schon am 13. 1. die unterwegs befindliche Schiffahrt zwang, Schutzhäfen aufzusuchen. Das am 23. 1. einsetzende Tauwetter läßt hoffen, daß noch Ende dieses Monats die Schiffsbewegungen in beschränktem Umfange wieder aufgenommen werden können. Die Güterbedienungen im Bergelbegeschäft waren entsprechend der vorgeschilderten Verhältnisse äußerst gering. Die Flußfrachten waren unzureichend und leicht weichend. / An Hamburger Nebengebühren gelangten außer den aus der Nebengebührenliste vom 5. 9. 1925 ersichtlichen Kosten am 16. und 17. 12. 1925 50 Proz. und ab 18. 1. 1926 100 Proz. Eiskosten zur Berechnung.

2. Mittelelbe. Sowohl Berg- wie Talgeschäft konnten an der Mittelelbe nicht zur Entfaltung gelangen, da die Schiffahrt zunächst durch Hochwasser und im Anschluß daran durch Eisgang behindert war. Zum Teil mußten unterwegs Ausladungen vorgenommen werden, die empfindliche Unkosten verursachten.

3. Oberelbe. Die Witterungs- und Wasserverhältnisse verhinderten auch an der Oberelbe jegliche Entwicklung eines nennenswerten Geschäftes. Die gesamte Elbeschiffahrt wird durch die fast zweimonatliche Stillegung außerordentlich schwer getroffen. Die finanzielle Lage, die sowohl bei der Großschiffahrt wie bei der Kleinschiffahrt ohnehin ungünstig war, ist in bedrohlichem Ausmaße verschlechtert worden. Es erscheint dringend wünschenswert, daß die Elbeschiffahrt baldigst die schon seit langem beantragten Kredite seitens des Staates zur Erhaltung und zum Ausbau des Schiffsparkes zur Verfügung gestellt werden.

Elbefrachten im Monat Januar 1926. Mitgeteilt vom Spediteurverein Herrman & Theilnehmer, Hamburg. / Die Frachten waren im Monat Januar 1926 stabil und betrugen in Pfennigen für 100 kg von Hamburg nach

Magdeburg	21
Riesa	50
Laube	63
Berlin	32
Breslau	60

Märkische Wasserstraßen Berlin, den 9. Februar 1926. Der in der Mitte des Januars wegen Eisbildung und Reparaturarbeiten an den Schleusen unterbundene Verkehr wurde am 27. 1. 26, vom Eis noch stark behindert, zunächst auf der Relation Berlin—Hamburg wieder aufgenommen, auf den übrigen Relationen und in der Baumaterialienschiffahrt mit Beginn des Februars. Das Güterangebot war jedoch infolge der Befürchtung der Verlader auf neu auftretenden Frost außerordentlich schwach. Von Bedeutung waren nur größere Getreide-Transporte auf der Strecke Hamburg—Berlin und Transporte von Mehl und Zucker auf der Strecke Magdeburg—Berlin.

Oder Breslau, den 9. 1. 26. / Infolge des unnatürlich milden Winterwetters ist der Betrieb überall in vollem Gange, nur behindert durch starke Nebelbildungen. Die Reparaturarbeiten an der Schleuse Ohlau sind abgebrochen, die Schleuse ist dem Betrieb freigegeben. / Von Coselhafen sind 80 Talkähne abgeschwommen, mit dem Kohlenumschlag ist am 9. Januar begonnen worden. Den Betrieb bei Breslau kennzeichnen folgende Passiermeldungen von Ransern: zu Berg nur 1 Eildampfer mit 1 Kahn, zu Tal 8 Dampfer und 46 beladene Kähne. / In Stettin löschen mehrere Erzseedampfer in die Binnenfahrzeuge, Hamburg war nur schwach beschäftigt, sodaß Kahnraum wieder reichlich vorhanden.

Wasserstände:

Ratibor	am 3. 1. 26	2,74 m	am 9. 1. 26	1,82 m
Dyhernfurth	am 3. 1. 26	4,22 m	am 9. 1. 26	3,07 m
Neiße b. Wrth.	am 3. 1. 26	+1,16 m	am 9. 1. 26	+0,48 m

Breslau, den 16. 1. 26. / Die in voriger Woche durchgeführte Wiederaufnahme des Betriebes auf allen von der Oderschiffahrt befahrenen Strecken war nur von kurzer Dauer. Am Sonntag, den 10. 1. 26 trat ein so jäher Wetterumschlag ein, daß bereits am 12. 1. 26 Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz der Kunstbauten der oberen Oder getroffen werden mußt. Die neue Winter-Liegezeit im Oppelner Bauamtsbezirk beginnt mit dem 12. 1., in Brieg und Breslau mit dem 13. 1. 26. Auf der Strecke unterhalb Breslau fanden die letzten Bewegungen am 15. 1. 26 statt; zurzeit ist auf der ganzen Oder bis Stettin, den Märkischen Wasserstraßen und auch auf der Elbe völlige Winterruhe. In Cosel-Hafen wurden noch rd. 12 000 t zum Schiff und 3000 t vom Schiff umgeschlagen. Der Kahnbestand in Cosel-Hafen beträgt 200 Fahrzeuge. Ransern passierten noch zu Berg 24 beladene und 32 leere Kähne, zu Tal 51 beladene Kähne. In Cosel-Hafen werden Ausgangs-Genehmigungen nicht mehr erteilt; das Ladungsangebot in Stettin und Hamburg ist still.

Wasserstände:

Ratibor	am 10. 1. 26	1.78 m	am 16. 1. 26	1,32 m
Dyhernfurth	am 10. 1. 26	2,91 m	am 16. 1. 26	1,98 m
Neiße b. Wartha	am 10. 1. 26	+0,36 m	seitdem verweht.	

Breslau, den 23. 1. 26. Bei strenger Kälte war die Lage der Oderschiffahrt in der Berichtswoche unverändert. Es herrschte überall völlige Winterruhe. Ob das neue Tauwetter eine Aenderung bringt, ist noch nicht zu übersehen. Breslau, den 29. 1. 26. Das milde Wetter während der ganzen Woche hat bereits zur teilweisen Aufnahme der Schiffahrt auf den Strecken Breslau—Fürstenberg und Berlin—Hamburg geführt. Auch im Oder—Spree-Kanal Fürstenberg—Berlin wird damit vom 1. 2. 26 ab gerechnet. Die untere Oder von Fürstenberg bis Hohensaaten ist ebenfalls eisfrei; dagegen sind unterhalb Hohensaaten noch Eisversetzungen, die durch die von Stettin oderaufwärts arbeitenden Eisbrecher erst beseitigt werden müssen. Der Verkehr auf der oberen Oder ruht vollkommen, jedoch ist in Breslau der Kohlenumschlag wieder aufgenommen. Auch Getreideverladungen finden ganz umfänglich in Breslau statt. / In den Seehäfen Stettin und Hamburg ist das Interesse für Abladungen nach der oberen Oder ganz lebhaft.

Wasserstände:

Ratibor	am 24. 1. 26	1,65 m	am 30. 1. 26	1,26 m
Dyhernfurth	am 24. 1. 26	1,97 m	am 30. 1. 26	2,16 m
Neiße b. Wartha:	bis zum 27. 1. 26 vereist und verweht,		am 29. 1. 26	—0,02 m

Oderfrachten

in Mark je t (excl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

2. 1. 26—8. 1. 26

von Breslau nach Berlin-Oberspree	Steinkohle M. 4,—
von Cosel-Oderhafen n. Bln.-Obspr.	Steinkohle M. 6,30—6,10

23. 1. 26—29. 1. 26

von Breslau nach Berlin-Oberspree	Steinkohle M. 4,10

Donau, Main und Ludwig—Donau—Main-Kanal.

Monat Dezember 1925.

Ein- bezw. Ausladeort:	Ankunftsverkehr zu Berg (Tonnen)	Ankunftsverkehr zu Tal (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Berg (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Tal (Tonnen)
Regensburg	15 685	—	—	1610
Deggendorf	—	—	—	800
Passau	1 193	2	—	2003
Aschaffenburg[1]	13 973	516	—	2383,5
Würzburg	1 645	—	—	2221,5
Bamberg	—	—	—	488

Der Binnenschiffahrtsverkehr in Bayern r. d. Rh. war im Monat Dezember 1925 durch Eis und Hochwasser stark beeinträchtigt. / Auf der Donau wurden befördert im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Holz aller Art und Benzin. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenfabrikate. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 10 268,5 Tonnen, davon Grenzeingangsverkehr 3797 Tonnen, Grenzausgangsverkehr 6471,5 Tonnen. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs zu Berg in Aschaffenburg mit 13 973 Tonnen, darunter vorwiegend Steinkohlen und Koks 12 438 Tonnen, Eisen und Eisenfabrikate 1065 Tonnen. Der Abgangsverkehr in Aschaffenburg bezifferte sich auf 2383,5 Tonnen, hiervon hauptsächlich Holz aller Art 1317,5 Tonnen und Schwefelkiesabbrände 601 Tonnen. / In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 1645 Tonnen, in der Hauptsache Steinkohlen und Koks 909,5 Tonnen und 264,5 Tonnen Mehl; der Abgangsverkehr zu Tal 2221,5 Tonnen, hiervon hauptsächlich Getreide aller Art 2138 Tonnen. Bamberg hatte nur einen Abgangsverkehr von 488 Tonnen Getreide aller Art zu verzeichnen. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 16 416 Tonnen, davon zu Berg besonders Steinkohlen und Koks 11 261 Tonnen und 830 Tonnen Eisen und Eisenfabrikate; zu Tal 1731 Tonnen Getreide aller Art, 807 Tonnen Holz aller Art und 601 Tonnen Schwefelkiesabbrände. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Tal 1285 Tonnen Getreide aller Art und 157 Tonnen gebrannte Mauersteine, in Schweinfurt zu Tal 1042 Tonnen Getreide aller Art und 90 Tonnen Floßholz und an der Schleuse Viereth 571 Tonnen Getreide aller Art und 90 Tonnen Floßholz. / Auf dem Ludwigskanal hat im Monat Dezember kein Güterverkehr stattgefunden.

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.

VERKEHRSSTATISTIK

Schiffs- und Güterverkehr in den städt. Rheinhäfen zu Krefeld 1925

	Dampfschiffe Pers.-Schiffe	Dampfschiffe Güter-Schiffe	Dampfschiffe Güter t	Schleppkähne (Segelschiffe) Gesamtzahl	Schleppkähne (Segelschiffe) Güter t	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtgewicht der Güter t
Ankunft:							
zu Berg	11	452	16 450,5	642	195 279	1 105	211 729,5
zu Tal	28	307	4 071	258	60 736	593	64 806,5
zusammen	39	759	20 521,5	900	256 015	1 698	276 536,0
Im Vorjahr	44	532	17 121	723	229 962,5	1 299	247 083,5
mehr	—	227	3 400,5	177	26 052,5	399	29 452,5
weniger	5	—	—	—	—	—	—
Abgang:							
zu Berg	15	449	7 206,5	292	30 421,5	756	37 628
zu Tal	24	303	4 044	605	9 001	932	13 044,5
zusammen	39	752	11 250,5	897	39 422,5	1 688	50 672,5
Im Vorjahr	44	430	4 751,5	737	23 860	1 311	28 611,5
mehr	—	322	6 499	160	15 562,5	377	22 061
weniger	5	—	—	—	—	—	—

Der Gesamt-Schiffsgüterverkehr 1925 beträgt (einschl. Floßverkehr)	329 886 t
Der Gesamt-Schiffsgüterverkehr 1924 beträgt	281 422 t
also 1925 mehr	48 464 t

Schiffs- u. Güterverkehr im Hafen zu Worms i. J. 1925

	Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter in t
Zu Berg:				
Zufuhr	213	533	1 211	376 217
Abfuhr	213	533	516	3 844
zusammen:	426	1 066	1 727	380 061
Dagegen 1924:				
Zufuhr	290	387	1 096	360 095
Abfuhr	290	387	457	2 913
zusammen:	580	774	1 553	363 008
gegen 1924 mehr	—	292	174	17 053
gegen 1924 weniger	154	—	—	—
Zu Tal:				
Zufuhr	308	479	263	10 386
Abfuhr	308	479	1 042	68 879
zusammen:	616	958	1 305	79 265
Dagegen 1924:				
Zufuhr	319	269	177	16 614
Abfuhr	319	269	815	60 041
zusammen:	638	538	992	76 655
gegen 1924 mehr	—	420	313	2 610
gegen 1924 weniger	22	—	—	—

Gesamtverkehr der Güter in t:

	1925:	1924:	1925: Insgesamt mehr:
Zufuhr	386 603	376 709	38 763
Abfuhr	91 823	62 954	
	478 426	439 663	

Verkehrsübersicht für das Jahr 1925 der Kanalhäfen Wanne.

	Anzahl der Schiffe	Kohlen in Kübelwagen t	Koks in Kübelwagen t	Kohlen u. Koks in O-Wagen t	Erz in O-Wagen t	Sonstige Güter t	Summa t
Umschlag im Westhafen	2 451	1 395 389	59 942	39 644,5	26 387,2	12 785	1 534 147,7
Umschlag im Westhafen 1924	(3 072)	(1 503 401,1)	(76 549,1)	(108 934,4)	(19 221)	(3 799,6)	(1 711 905,2)

	Anzahl der Schiffe	Umschlag getrennt nach Güterklassen: I t	II t	III t	IV t	V t	Summa t
Umschlag im Osthafen	312	19 234,1	1 310	944,7	6 859	73 116,3	101 464,1
Umschlag im Osthafen 1924	(195)	(14 983,2)	(1 788,5)	(2 003)	(944,8)	(76 695,5)	(96 414,8)

Gesamtumschlag im Ost- und Westhafen 1 635 611,8
Gesamtumschlag 1924 (1 808 320)

	Zechenanschlüsse			Wechselverkehr mit der Reichsbahn: Zufuhr		Abfuhr		Sonstiger Lokalverkehr		Summa Wagen	Summa
	Kübelwagen	O-Wag.	t	Wagen	t	Wagen	t	Wagen	t		t
Kleinbahnverkehr	38 664	153	1 431 992,6	11 525	199 132	9 024	143 791	21 528	274 467	80 894	2 049 382,6
,, 1924	(48 624)	(1 764)	(1 610 358,5)	(13 055)	(222 000)	(6 452)	(111 529)	(12 590)	(164 879)	(82 485)	(2 108 766)

Wasserumschlag in und aus Richtung in Tonnen:

Duisburg Inland	Duisburg Ausland	Emden	Bremen	Hannover	Summa
366 645,4	686 150,7	296 979,7	204 981,2	80 854,8	1 635 611,8
(324 502,3)	(988 314,7)	(257 149,7)	(160 686,8)	(77 666,8)	(1 808 320)

Der Binnenschiffahrtsverkehr im Hamburger Hafen 1913-1925.

Nachst. Zahlen entnehmen wir einer vom Handelstatistischen Amt in Hamburg aufgestellten Übersicht. Es ist nur der Verkehr des Hafens der Stadt Hamburg dargestellt, mit Ausnahme des Verkehrs mit Altona, Harburg u. den übrigen zwischen Geesthacht belegenen Plätzen.

Im Jahre	Schiffe insgesamt: Anzahl	Tragfähigkeit t	davon beladen Anzahl	davon beladen Tragfähigkeit t	Beförd. Güter (tz 1000 kg)	Darunter Schiffe ohne eigene Triebkraft: Anzahl	Tragfähigkeit t	davon beladen Anzahl	davon beladen Tragfähigkeit t
Oberelbe	Angekommene Fluß-Schiffe								
1913	23 279	9 538 495	17 820	7 210 736	4 649 782	20 802	9 132 402	15 351	6 807 332
1922	10 126	4 321 298	8 554	3 717 592	2 177 044	8 718	4 009 032	7 164	3 410 296
1923	9 657	4 277 114	8 757	3 974 308	2 363 553	8 255	3 942 376	7 379	3 647 020
1924	11 698	5 053 000	10 238	4 521 284	2 846 752	9 986	4 678 976	8 555	4 155 695
1925	14 090	6 019 893	12 135	5 225 836	3 168 747	11 835	5 486 492	9 916	4 701 886
	Abgegangene Fluß-Schiffe								
1913	22 551	9 297 050	20 918	8 562 651	5 761 576	20 066	8 892 009	18 435	8 157 798
1922	10 334	4 377 790	8 957	3 729 441	2 156 942	8 897	4 056 477	7 560	3 411 951
1923	9 861	4 338 745	8 360	3 528 475	2 061 088	8 445	3 997 485	6 953	3 190 130
1924	11 446	4 869 709	10 458	4 406 391	2 786 237	9 694	4 490 524	8 737	4 028 677
1925	13 538	5 733 472	12 293	5 225 929	3 091 037	11 311	5 207 176	10 154	4 709 808

Im Jahre	Schiffe insgesamt: Anzahl	Tragfähigkeit t	davon beladen Anzahl	davon beladen Tragfähigkeit t	Beförd. Güter (tz. 1000 kg)	Darunter Schiffe ohne eigene Triebkraft: Anzahl	Tragfähigkeit t	davon beladen Anzahl	davon beladen Tragfähigkeit t
Niederelbe	Angekommene Fluß-Schiffe								
1913	15 178	1 221 572	14 321	992 177	727 794	10 994	1 160 240	10 141	931 529
1922	7 137	450 912	6 567	371 038	260 624	4 006	390 271	3 436	310 397
1923	5 162	363 233	4 727	302 277	210 116	2 993	310 228	2 558	249 272
1924	6 988	446 733	6 300	347 374	242 593	3 598	379 183	2 946	282 917
1925	7 640	508 005	6 965	410 586	262 077	3 350	398 075	2 740	306 149
	Abgegangene Fluß-Schiffe								
1913	21 920	1 887 768	18 531	1 684 527	1 483 293	17 879	1 827 875	14 644	1 628 022
1922	6 993	439 356	4 803	339 233	261 084	3 868	379 248	2 990	326 151
1923	5 046	297 462	3 457	233 206	161 437	2 884	245 072	2 344	217 144
1924	6 974	392 557	5 444	329 454	241 786	3 532	317 073	3 147	293 710
1925	7 366	397 769	5 206	307 739	213 576	3 034	281 521	2 557	253 511

Der oberelbische Flußverkehr mit Unterscheidung der Flußgebiete

Im Jahre	Elbe Schiffe	Elbe Tragfähigkeit t	Havel Schiffe	Havel Tragfähigkeit t	Saale Schiffe	Saale Tragfähigkeit t	Andere Zuflüsse der Elbe Schiffe	Andere Zuflüsse der Elbe Tragfähigkeit t	Oder und weiter Schiffe	Oder und weiter Tragfähigkeit t
	Angekommene Schiffe									
1913	13 121	5 555 449	5 827	2 482 260	809	288 572	2 228	741 656	1 294	470 558
1922	5 507	2 544 949	2 133	869 333	249	81 181	1 487	532 543	750	293 292
1923	5 385	2 660 904	1 857	698 215	321	105 991	1 144	429 278	950	382 646
1024	6 861	3 209 555	2 213	872 106	478	162 489	1 420	526 112	726	282 738
1925	7 675	3 578 237	3 167	1 268 998	503	166 293	1 871	682 799	874	323 566
	Abgegangene Schiffe									
1913	11 448	5 053 937	6 684	2 552 609	865	296 380	1 446	580 966	2 108	813 158
1922	5 199	2 412 855	2 734	1 075 652	381	127 850	940	315 277	1 080	446 156
1923	5 774	2 826 903	2 477	963 778	397	134 234	555	158 779	658	255 051
1924	6 807	3 127 659	2 897	1 148 036	384	127 779	532	142 198	826	324 037
1925	7 433	3 428 729	3 [illegible]01	1 425 393	451	147 941	884	259 703	1 169	471 706

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat Januar 1926:

Westhafen:
Eingegangen bel. —
„ leer 211 = 211 (147) Schiffe
Ausgegangen bel. 208
„ leer — = 208 (149) Schiffe
Güterumschlag: Brennstoffe 134 522,8 t (93 939,0 t)
sonst. Güter 1 200,0 t (1 541,5 t)
135 722,8 t (95 480,5 t)

Osthafen:
Eingegangen bel. 15
„ leer 4 = 19 (16) Schiffe
Ausgegangen bel. 4
„ leer 15 = 19 (16) Schiffe
Güterumschlag: Brennstoffe — t (700,0 t)
sonst. Güter 4 799,2 t (3 796,9 t)
4 799,2 t (3 796,9 t)

Gesamtgüterumschlag in u. aus d. Richtung:

Duisburg (Inland)	29 788,2 t	(21 335,8 t)
Duisburg (Ausland)	93 454,9 t	(56 387,8 t)
Emden	6 805,9 t	(7 952,8 t)
Bremen	6 601,0 t	(9 492,0 t)
Hannover	3 872,0 t	(4 109,0 t)
	140 522,0 t	(99 277,4 t)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	131 427,3 t	(91 614,0 t)
Zufuhr über die Reichsbahn	9 540,0 t	(5 657,0 t)
Abfuhr über die Reichsbahn	6 880,0 t	(8 527,0 t)
Lokalverkehr	27 818,0 t	(26 335,0 t)
	175 665,3 t	(132 133,0 t)

STEUERFRAGEN

Vereinfachte Einreichung der Belege über den Steuerabzug vom Arbeitslohn für das Kalenderjahr 1925. Während bisher der Arbeitgeber nach Ablauf des Kalenderjahres dem Finanzamt der Betriebsstätte Ueberweisungsblätter für jeden Arbeitnehmer, Nachweisungen für die Gemeinden und eine Zusammenstellung abzuliefern hatte, ist es nunmehr auf Grund der Verordnung für die vereinfachte Einreichung der Belege über den Steuerabzug vom Arbeitslohn für das Kalenderjahr 1925 vom 29. Januar 1926 möglich, alle die Arbeitnehmer auszuschalten, die während der ganzen Dauer des Beschäftigungsverhältnisses am Ort der Beschäftigungsgemeinde selbst gewohnt haben. / Diese Neuregelung bedeutet ohne Zweifel eine wesentliche Vereinfachung des Ueberweisungsverfahrens für die Arbeitgeber stationärer Betriebe. Sie bringt aber in keiner Weise eine Erleichterung für die Betriebe der Binnenschiffahrt, deren Arbeitnehmer naturgemäß fast ausschließlich während der ganzen Dauer des Beschäftigungsverhältnisses oder eines Teils derselben in einer anderen Gemeinde als der Beschäftigungsgemeinde ihren Wohnsitz hatten. / Es liegt auf der Hand, daß es den Binnenschiffahrtsbetrieben unmöglich ist, in der kurzen Frist bis 15. Februar 1926 — bezw. 1. März 1926 — die Lohnsteuerüberweisungslisten für ihre Arbeitnehmer den Finanzämtern einzureichen. Der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt hat über den Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt den Herrn Reichsfinanzminister gebeten, die Betriebe der Binnenschiffahrt nach Möglichkeit von der Verpflichtung zur Einreichung der Lohnsteuerüberweisungsliste gänzlich zu befreien. Zu mindest aber — bis zur Entscheidung der vorgenannten Frage — für die Betriebe der Binnenschiffahrt die Einreichungsfrist für die Lohnsteuerüberweisungslisten angemessen zu verlängern.

EISENBAHNFRAGEN

Landeseisenbahnrat Breslau. Der Landeseisenbahnrat Breslau hielt am 27. Januar 1926 im großen Saal des Hauptbahnhofes unter dem Vorsitz des Reichsbahndirektionspräsidenten Dr. Born seine 7. ordentliche Sitzung, die erste Sitzung in der zweiten Wahlperiode 1926/1928, ab. In den Ausschuß des Landeseisenbahnrates wurden von den in Frage kommenden Industrie- und Handelskammern gewählt als ordentliche Mitglieder: Vizepräsident Mendelsson, Syndikus von Stoephasius, Kommerzienrat Dr. Weil, Direktor Dr. Wolf, als Stellvertreter: Fabrikbesitzer Rosenberger, Generaldirektor Dr. Brennecke, Stadtrat Tasch, Stadtrat Toron. In den Reichseisenbahnrat wurden gewählt als Vertreter von Handel und Industrie Vizepräsident Mendelsson als ordentliches und Direktor Thielecke als stellvertretendes Mitglied, als Vertreter von Industrie und Gewerbe Kommerzienrat Dr. Weil als ordentliches und Generaldirektor Stähler als stellvertretendes Mitglied. Neben den Wahlen zum Reichseisenbahnrat und zum Ständ. Ausschuß des Landeseisenbahnrats Breslau wurden Tarif- und Fahrplanangelegenheiten erörtert. Der Landeseisenbahnrat befürwortete u. a. einstimmig die Anträge: Fabrikkartoffeln zu denselben Sätzen wie Speisekartoffeln und deutsche Kartoffelerzeugnisse zu denselben Frachtsätzen wie ausländische zu befördern. Die nächste Sitzung findet am 6. 10. 26 in Frankfurt an der Oder statt.

Landeseisenbahnrat in Frankfurt (Main). Am 27. Januar fand die konstituierende Versammlung des für die Zeit vom 1. Januar 1926 bis 31 Dezember 1928 gebildeten Landeseisenbahnrates für die Direktionsbezirke Frankfurt(M.), Mainz und Cassel unter dem Vorsitz der geschäftsführenden Reichsbahndirektion Frankfurt (M.) statt. Reichsbahndirektionspräsident Dr. Roser eröffnete die Sitzung und begrüßte die neuen Mitglieder des Landeseisenbahnrates und die Vertreter der eingeladenen Landesregierungen. Die Prüfung des Wahlverfahrens ergab die Gültigkeit der Wahl. Der Landeseisenbahnrat wählte darauf den ständigen Ausschuß und die Mitglieder zum Reichseisenbahnrat. / Nach Erledigung von Personentarif-, Gütertarif- und Fahrplanangelegenheiten beschloß die Versammlung auf Vorschlag des Präsidenten Lochte der Reichsbahndirektion Mainz, als nächsten Tagungsort Wiesbaden in Aussicht zu nehmen.

PERSÖNLICHES

Der Algemeene Rijnschippersbond in Rotterdam hat in seiner Mitte Januar stattgehabten Generalversammlung beschlossen, den Vorsitzenden des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia" e. V., Herrn Rechtsanwalt Anton Lindeck in Mannheim, (Verwaltungsratsmitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.) zum Ehrenmitglied zu ernennen und ihm das mit der Ehrenmitgliedschaft verknüpfte Abzeichen zu überreichen.

Der Oberbürgermeister von Duisburg, Dr. Jarres, Mitglied des Verwaltungsrats des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. ist am 3. 2. 26 von der Stadtverordneten-Versammlung Duisburg bei 53 abgegebenen Stimmen mit 41 Stimmen wiedergewählt worden.

Laut Beschluß von Rektor und Senat der Technischen Hochschule Danzig ist dem Chef der Verlagsfirma Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, Herrn Verlagsbuchhändler Georg Ernst in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um die Förderung der technischen Wissenschaften, insbesondere auf dem Gebiet des Bauwesens, die Würde eines „Doktor-Ingenieur ehrenhalber" verliehen worden. / Dem Verlag Wilhelm Ernst & Sohn hat auch die deutsche Binnenschiffahrt die Herausgabe einer Reihe bedeutender Fachwerke zu verdanken.

Regierungsbaurat Dr. Ing. E. H. Lachmann, Beratender Ingenieur. Mitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, Berlin W 57, Culmstr. 2, ist zum gerichtlich beeidigten Sachverständigen für Motorboote und Bootsmotoren im Bereiche des Landgerichts II Berlin bestellt worden. Reg.-Baurat Lachmann übernimmt neben seiner gerichtlichen Tätigkeit Schadenstaxen, Gutachten, außergerichtliche Regelung von Streitfällen usw. auf diesem Sondergebiet.

Zur Ehrung des im vorigen Jahr verstorbenen Stadtbaurats Friedrich Krause, des Schöpfers der Berliner Häfen, hat der Berliner Magistrat beschlossen, im Verwaltungsgebäude des Westhafens die Aschen-Urne des Entschlafenen beizusetzen und dort eine Gedenktafel anzubringen. Außerdem beabsichtigt der Magistrat, eine Straße in der Nähe des Westhafens zu Ehren des Verstorbenen zu benennen. Er schlägt vor, das Südufer, dessen Lage im Norden Berlins zu seiner Benennung im Widerspruch steht, in „Friedrich-Krause-Ufer" umzubenennen. Die Umbenennung soll möglichst zugleich mit der Enthüllung der Gedenktafel stattfinden. Stadtbaurat Krause hat sich als Verwaltungsratsmitglied des Zentralvereins auch um die gesamte deutsche Binnenschiffahrt sehr verdient gemacht.

Freiherr von Reiswitz, der Hauptschriftleiter der „Deutschen Arbeitgeber-Zeitung" und Geschäftsführer der Arbeitgeberverbände Hamburg-Altona und Unterelbe, ist am 27. Januar 1926 verstorben. Als leitender Geschäftsführer der Hamburger Arbeitgeberverbände stand Freiherr von Reiswitz in enger Beziehung mit den Fragen der Binnenschiffahrt, der er stets das größte Interesse entgegen brachte.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Wasserstraßenbeiräte.
Von Regierungsrat Barche, Berlin, („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, 1926, Nr. 1 vom 20. 1. 26).

Der Wasserverkehr auf der Münchener Verkehrsausstellung.
Von Professor E. W. Blisnjak, Moskau, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport] Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Der Kampf zwischen Braunkohle und Steinkohle.
Von Dr. Ernst J. Storm, Breslau, („Wirtschaftsdienst", Hamburg, 1926, Nr. 4. vom 29. 1. 1926).

Verkehr und Güterumschlag. Die volkswirtschaftliche Bedeutung ihrer Verbilligung.
Von Dipl. Ing. A. Lion, Berlin, („Berliner Volkszeitung", Berlin, 1926, Nr. 22 vom 14. 1. 1926).

Die Förderleistung bei Umschlaganlagen für Massengüter.
Von Dr. Ing. C. A. E. Müller, Braunschweig, („V. D. I.", Verein Deutscher Ingenieure, Berlin, 1926, Nr. 3 vom 20. 1. 1926).

Der Wiederaufbau der qualifizierten Arbeitskraft.
Von G. Foudilain, Moskau, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Die Entwicklung der Rheinschiffahrt. Zur Erinnerung an die ersten Rheindampfer vor hundert Jahren.
Von Paul Dehn, Hamburg, („Deutsche Uebersee-Zeitung", Hamburg, 1926, Nr. 1/2 vom 10. 1. 1926).

Begutachtungs-Protokolle des Technischen Rheinstrom-Befahrungs-Ausschusses von 1924.
(„Schweizerische Wasserwirtschaft", Zürich, 1926, Nr. 1 vom 25. 1. 1926).

Rheinschiffahrt.
Von Dr. Ch. Lubroff, („Siegener Zeitung", Siegen, 1926, Nr. 9 vom 12. 1. 1926).

Grundgedanken der Entwicklung der Rheinschiffahrt.
Von Universitätsprofessor Dr. Kuske, Köln, („Deutsche Werkmeister-Zeitung", Düsseldorf, 1926, Nr. 1 vom 1. 1. 1926).

Die Notlage der Binnenschiffahrt und der rheinischen Kohlen-Reederei.
Von Paul Müller, Elberfeld, („Rhein- und Ruhrzeitung", Duisburg, 1926, Nr. 14 vom 10. 1. 1926).

Duisburg-Ruhrorter Häfen.
Von Reg.-Baurat Hoffbauer, Duisburg („Deutsche Werkmeister-Zeitung", Düsseldorf, 1926, Nr. 1 vom 1. 1. 1926).

Umgestaltung und Bedeutung der Duisburger Ruhrhäfen.
Von H. Brune, („Der Deutsche", Berlin, 1926, Nr. 16 vom 20. 1. 1926).

Der Straßburger Rheinhafen. (Siehe auch Zeitschriftenschau Januarheft).
Von Regierungs- und Baurat Leopold, Berlin, („Das Schiff", Berlin, 1926, Nr. 3 vom 29. 1. 1926).

L'activité du port de Strasbourg en 1925.
Von G. Haelling, Direktor des Straßburger Hafens, „La Navigation du Rhin", Straßburg, 1926, Nr. 1 vom 15. 1. 1926).

Die Krafwasserstraße Straßburg—Basel.
Von Baurat August Schneider, ehem. Vorstand des Wasserbaubezirks Straßburg—Rhein, („Neue Badische Landeszeitung", 1926, Nr. 33 vom 19. 1. 1926).

Der Rheinfall in den Strombauplänen Basel—Bodensee.
Von Dr. H. Krucker, („Die Rheinquellen", Basel, 1926, Nr. 1 vom Januar 1926).

Die Geologie des Hochrheins von Konstanz bis Basel.
Von Dr. W. Schmidle, Salem, („Die Rheinquellen", Basel, 1926, Nr. 1 vom Januar 1926).

Die Schweiz und die Rheinschiffahrt.
Von H. Manthe, („V. D. I.", Verein Deutscher Ingenieure, Berlin, 1926, Nr. 5 vom 3. 2. 1926).

Baseler Fahrt.
Von Reg.-Baurat Hoffbauer, Duisburg, („Schiffbau", Berlin, 1926, Nr. 1 vom 13. 1. 1926).

Vom Rhein über den Neckar zur Donau.
Von Baurat W. Stöckle, Stuttgart, („Das Rheinschiff", Mannheim, 1926, Nr. 2 vom 1. 2. 1926).

Neckarkanal und Sozialdemokratie.
Von Berthold Heymann, Stuttgart, Staatsminister a. D., Mitglied des Württemberg. Landtages, („Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkraft", Stuttgart, 1926, Nr. 1 vom Januar 1926).

Gegen den Neckar-Kanal.
Von Dr. Ing. Philipp Wieland, M. d. R. („Neckar-Zeitung", Heilbronn, 1926, Nr. 19 vom 25. 1. 1926).

Das endgültige Lippe-Gesetz. Eine Darstellung seiner wesentlichen Bestimmungen.
Von Dr. Ing. e. h. Helbing, Baudirektor der Emscher-Genossenschaft, Essen, („Rheinisch-Westfälische Zeitung", 1926, Nr. 13/14 vom 7. 1. 1926).

Ausblick zur braunschweigischen Politik.
Von Oberregierungsrat Heinrich Spannuth, Mitglied des Braunschweigischen Landtages, („Niederdeutsche Zeitung", Hannover, 1926, Nr. 10 vom 13. 1. 1926).

Das Leipziger Kanalproblem.
Von Herbert Walther, („Mitteilungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Leipzig", 1925).

Stettins Schiffahrt und Hafen im Jahre 1925.
Von Dr. Robert, („Börsen-Zeitung", Berlin, 1926, Nr. 38 vom 23. 1. 1926).

Der Wiederaufbau der Fluß-Schleppschiffahrt.
Von Ing. M. W. Zechanowitsch, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr 12 vom Dezember 1925).

Die Rentabilität der „Wolgaer Staatsschiffahrt".
Von M. N. Genin, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Die jugoslawische Binnenschiffahrt.
Von Dr. Friedrich Wallisch, Wien, („Schiffbau", Berlin, 1926, Nr. 2 vom 27. 1. 26).

Neuartige Hebeschiffe.
Von Albert G. Krueger, („Schiffbau", Berlin, 1926, Nr. 1 vom 13. 1. 1926).

Motorboote für den Hafen-Polizeidienst.
Von Oberingenieur Heinz Docter, Hamburg, („Werft, Reederei, Hafen", 1926, Nr. 2 vom 22. 1. 1926).

Die Verwendung hochwertigen Baustahls im Schiffbau.
Von Dipl. Ing. H. Schlatter, Kiel, („Werft, Reederei, Hafen", Hamburg—Berlin, 1926, Nr. 3 vom 7. 2. 1926).

Der Dieselmotor in der Schleppschiffahrt.
Von Ing. Hans Seemann, Berlin, („Berliner Tageblatt", 1926, Nr. 44 vom 27. 1. 1926).

Handelsschiffsnormen für Binnenschiffahrt, unter besonderer Berücksichtigung der Normen für elektrische Anlagen.
Von Oberingenieur Pfau, Hannover, („Werft, Reederei, Hafen", H. N. A., 1926, Nr. 3 vom 7. 2. 1926).

Schiffbautechnische Eindrücke von Uebersee. Die Fahrzeuge der argentinischen Wasserstraßen.
Von Regierungs- und Baurat Dr. Ing. Teubert, („Schiffbau", Berlin, 1926, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Technisch-exploitative Charakteristik von Dampfschiffen und Baggern der Wolga-Wasserstraßenverwaltung.
Von K. Awerin, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Ueber stromauf gerichtete Buhnen.
Von Otto Höch, Hamburg, („Zentralblatt der Bauverwaltung" 1926, Nr. 5 vom 3. 2. 1926).

Ueber die Bewegungsrichtung der angeschwemmten Bodenansammlungen.
Von A. J. Lossiewsky, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Die Hochwasser- und Talsperren-Frage im Bode-Gebiet.
Von Bergrat Rußwurm, Quedlinburg, („Magdeburgische Zeitung", 1926, Nr. 35 vom 21. 1. 1926).

Die Hochwasser- und Talsperren-Frage im Bode-Tal.
Bericht der Elbstrom-Bauverwaltung („Magdeburgische Zeitung", 1926, Nr. 31 vom 19. 1. 1926).

Zur Frage der Ueberwindung der Dnjepr-Stromschnellen durch Schleusen.
Von Professor E. W. Blisnjak, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Die Talsperren des Nils.
Von Ing. M. W. Terpugoff, („Wasserverkehr" [Wodnij Transport], Moskau, 1925, Nr. 12 vom Dezember 1925).

Reichsbahntarife und Wasserstraßen.
Von Dr. rer. pol. Dr. jur. Willy Böttger, Düsseldorf, („Die Elbe", 1926, Nr. 1 vom 15. 1. 1926).

Die Eisenbahn-Aufsicht.
Von Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Berlin, („Die Reichsbahn", Berlin, 1926, Nr. 3 vom 20. 1. 1926).

Die Grundsätze der Tarifanwendung.
Von Dr. Senckpiehl, Werder a. H., („Speditions- und Schiffahrts-Zeitung", Berlin, 1925, Nr. 5 vom 29. 1. 1926).

Die Reichsbahn im Rahmen der deutschen Wirtschaft.
Von Dipl. Kaufmann Rudolf Alpers, Berlin, („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, 1926, Nr. 5 vom 4. 2. 1926).

Verkehrs- und tarifpolitischer Rück- und Ausblick.
Von Dr. W. Ahrens, Düsseldorf, (Deutsche Bergwerkszeitung", Essen, 1926, Nr. 25 vom 30. 1. 1926).

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in den Vereinigten Staaten und seine Bekämpfung durch die Eisenbahngesellschaften.
Von Geh. Reg. Rat Wenecke, Berlin-Zehlendorf, („Die Reichsbahn", Berlin, 1926, Nr. 4 vom 27. 1. 1926).

Zur Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. (Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes in Braunschweig vom 11. 2. 1925).
Von Dr. Compter, Erfurt, („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1926, Nr. 3 vom 21. 1. 1926).

Die Reparationsschuldverschreibungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
Von Ministerialdirektor Hans Schulze, Berlin, („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin, 1926, Nr. 4 vom 28. 1. 1926).

Reichsbahn und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt.
Von Reichsbahnrat Dr. Blüher, Stettin, („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", 1926, Nr. 4 vom 28. 1. 1926).

Fortschritte im Eisenbahnwesen.
Von Reg.-Baumeister R. Jacki, („Der Schiffsfrachtendienst", 1926, Nr. 4 vom 28. 1. 1926).

BUCHBESPRECHUNGEN

Rheinschiffahrt 1913—1925, ihre wirtschaftliche Entwicklung unter dem Einfluß von Weltkrieg und Kriegsfolgen. Von Dr. Napp-Zinn, Privatdozent an der Universität Köln. Berlin 1925. Verlag Julius Springer. Preis geb. M. 15,60.

Der Privatdozent und Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Köln, Dr. Napp-Zinn, gibt in seiner Habilitationsschrift eine umfassende Darstellung der Rheinschiffahrt in den 12 ereignisvollen Jahren 1913—1925. / In 5 Hauptabschnitten hat der in der Binnenschiffahrts-Literatur bereits bekanntgewordene Verfasser alles zusammengetragen, was zum Verständnis der Rheinschiffahrts-Lage während dieser Zeitspanne von Belang ist. Ausgehend von einer Darstellung der Rheinschiffahrts-Verhältnisse vor dem Kriege, schildert Dr. Napp-Zinn die Stellung der Rheinschiffahrt in den Kriegsjahren 1914—1918, die dem Aufblühen der Rheinschiffahrt ein jähes Ende setzten. Die Auswirkungen des Versailler Vertrages auf die Schiffahrt des deutschen Westens finden im 3. Kapitel eingehende Würdigung. Der folgende Hauptabschnitt „Die Rheinschiffahrt nach dem Kriege" gibt nach einer Schilderung der Leistungen der Rheinschiffahrt in den ersten Nachkriegsjahren ein klares Bild von dem Eindringen und Anwachsen der ausländischen Schiffahrtskonkurrenz. Der letzte Abschnitt umfaßt den Zusammenbruch der Rheinschiffahrt im Jahre 1923, die Ruhraktion und verfolgt den langsamen Aufschwung im Jahre 1924. / Das Schlußwort Napp-Zinns klingt aus in den Forderungen:

1. Freiheit des Verkehrs von politischen Hemmungen,
2. Ordnung des gesamten Verkehrswesens gemäß den Selbstkosten der einzelnen Verkehrsmittel, d. h. Verhinderung der Unterdrückung eines tatsächlich billigeren Transportmittels durch ein mit größeren Mitteln ausgerüstetes teuereres.
3. Erhaltung des Privatbetriebes der Binnenschiffahrt.
4. Unterstützung durch eine richtungweisende Verkehrsverwaltung des Staates.
5. Heranziehung der Wissenschaft zur materiellen und geistigen Hebung der Praxis.

Dr. Napp-Zinn hat in seiner „Entwicklung der Rheinschiffahrt" eine Arbeit geschaffen, die in der Binnenschiffahrtsliteratur 1925 mit den ersten Platz belegen kann.

Westdeutscher Schiffahrts- und Hafenkalender 1926. Herausgegeben von Dr. Walter Schmitz, Duisburg. (Schriften des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen.) 802 Seiten. Geb. Preis 5,50 M. — Rheinverlags-G.m.b.H., Duisburg, Friedrich-Wilhelm-Str. 43.

Die Gliederung der im Jahre 1925 erschienenen 1. Auflage ist beibehalten. Der 1. Hauptteil behandelt das Rheinstromgebiet, der 2. das Gesamtgebiet der westdeutschen Kanäle und Weser, der 3. Hauptteil bringt ein Verzeichnis der kaufmännischen Unternehmungen in den beiden Wasserstraßengebieten. (Schiffahrtsunternehmungen, Speditionsbetriebe, Werften, Kohlenhandelsgesellschaften usw.) / Die vorliegende Auflage bringt neu die Verordnung über die Bildung von Wasserstraßen-Beiräten, ein Mitgliederverzeichnis des Rhein- und Donau—Main-Wasserstraßenbeirats, die Polizeiverordnung vom 6. August 1925 über den Verkehr auf der Duisburg-Ruhrorter Reede und die Bestimmungen über Rheinschiffahrts-Patente vom 8. Juli 1925. Alle übrigen Angaben sind amtlich durchgesehen und nach dem neuesten Stande berichtigt worden, ebenso im 2. Hauptteil, der auch für das Gebiet der westdeutschen Kanäle und die Weser die neuesten Verordnungen bringt. / Die Anschaffung des Westdeutschen Schiffahrts- und Hafenkalenders kann allen Interessenten nur empfohlen werden.

Schiffahrtskalender für das Elbegebiet, die märkischen Wasserstraßen und die Oder, redigiert von Dr. H. Grobleben. Verlag von C. Heinrich, Dresden N, 44 Jahrgang. Preis Mk. 4,50.

Abgesehen von den neuesten Gesetzen und Verordnungen des Reiches, der Tschecho-Slowakei und der einzelnen Länder, welche für die einzelnen Flußgebiete in Frage kommen, enthält der Kalender zum ersten Male eine Zusammenstellung der hauptsächlichsten Speditions- und Umschlagsfirmen an der Elbe, sowie ein Verzeichnis der Vertreter des Havarie-Büros des Deutschen Transportversicherungs-Verbandes in Berlin. Die Zusammenstellung der von den Handelskammern festgestellten Handels- und Schiffahrtsgebräuche, welche der Kalender seit dem Jahre 1915 bringt, ist fortgesetzt worden. Die Uebersicht der Wasserbaubehörden würde durch Aufnahme auch der Personalien der dem Regierungspräsidenten zu Potsdam unterstellten Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen eine erwünschte Vervollkommnung erfahren.

Die Schweiz und die Rheinschiffahrt. Von Jean R. Frey, Basel. Verlag: Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel, Blumenrain 32. Brosch. 19 Seiten. Fr. 1.20.

Die schweizerische Industrie ist der ausländischen gegenüber namentlich in der Beschaffung der Rohmaterialien im Nachteil. Sie leidet ferner daran, daß sie im Inlande nur einen bescheidenen Teil ihrer Erzeugnisse absetzen kann, große Absatzspesen auf sich zu nehmen hat und die Gestehungskosten im allgemeinen für sie höher sind als im benachbarten Auslande. Der Verfasser untersucht die Frage, ob nicht auch die Rheinschiffahrt eines der Elemente sei, welche der Industrie die Gestehungskosten verringern können und kommt an Hand umfangreicher statistischer Nachweisungen zu einem bejahenden Ergebnis.

Der Talsperrenbau. Von P. Ziegler, Regierungs- und Baurat zu Clausthal. 3. Auflage. Band I: A. Gesichtspunkte für die Anlage großer Wasserkraft- und Wassersammelanlagen. B. Talsperren aus Erde und losem Steinmaterial. 247 S. u. 337 Textabb. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 24 RM., geb. 26 RM.

In dem neuerschienenen Band I seines bekannten Werkes entwickelt der Verfasser zunächst die allgemeinen Gesichtspunkte für die Anlage großer Wasserkraft- und Wassersammel-Anlagen, und beschränkt sich dann auf den Bau von Staudämmen aus Erde und losem Steinmaterial, indem die Behandlung massiver Talsperren dem 2. Band vorbehalten bleibt. Es besteht in Deutschland noch ein gewisses Mißtrauen gegenüber der Anlage von großen Staudämmen. Der Verfasser beweist auf Grund eigener Erfahrungen und zahlreicher in- und ausländischer Ausführungen, daß der Bau von Talsperren aus Erdmaterial bei sorgfältiger Prüfung der Bodenverhältnisse und sachgemäßer Ausführung selbst bei sehr großer Stauhöhe keinen Bedenken unterliegt. / Dieses Ergebnis ist besonders für Norddeutschland beachtenswert, wo die Anlage von Staubecken für Kanalspeisung und Flußverbesserung in Frage kommt, massive Sperrmauern auf Felsgrund aber nicht möglich sind. So gelangt z. B. in Wesfalen eine Erdsperre im Sorpe-Tal zur Ausführung und in Schlesien steht der Bau des großen Staudammes bei Ottmachau in Bälde zu erwarten. / Das Ziegler'sche Werk zeichnet sich durch straffe Gliederung des Stoffes, knappe und klare Darstellungsart und sehr interessante Abbildungen vorteilhaft aus und wird jedem, der sich mit der Anlage von Staubecken zu beschäftigen hat, ein willkommener Ratgeber sein.

Ctg.

Deutsche Wirtschafts- und Finanzpolitik. Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Heft 29, Dezember 1925. Selbstverlag des Reichsverbandes Berlin W 10, Königin-Augustastr. 28. Brosch. 67 Seiten.

Der Reichsverband der Deutschen Industrie übergibt in der vorliegenden Denkschrift der Oeffentlichkeit eine Untersuchung der gegenwärtigen Verhältnisse in Deutschland auf dem Gebiete der Wirtschafts- und Finanzpolitik, der Gütererzeugung und der Güterverteilung, mit dem Ziele, eine objektive Würdigung der heute vorherrschenden Tatsachen vorzunehmen und Mittel und Wege zu weisen, die die Rückkehr zu erträglichen Produktionsverhältnissen und damit zu einer gesunden Wirtschaftsführung ermöglichen. Bezüglich der Tarifgestaltung der Eisenbahn stellt der Reichsverband die Forderung, daß deren Tarifsystem „derartig aufgebaut sein muß, daß damit die höchste Leistungsfähigkeit erreicht wird, damit es auf diese Weise der Eisenbahn gelingt, den Verkehr soweit als irgend möglich auf sich zu ziehen". Wenn es auch weiter heißt, daß „Ausnahmetarife in die natürlichen Wettbewerbsverhältnisse nicht eingreifen dürfen", so nimmt es doch Wunder, daß der Reichsverband mit keinem Worte das Binnenschiffahrtsgegnerische dieser Reichsbahnpolitik darlegt und auch hier sich für einen baldigen Wandel einsetzt.

Handbuch der Reichs-, Privat- und Kleinbahnen 1925. Zum Gebrauch der Eisenbahnbehörden und Dienststellen, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Bedürfnisse der Eisenbahn-Lieferantenfirmen. 2. Auflage. Verlag Technischer Zeitschriften Berlin W 57, H. Apitz, Berlin W 57, Mansteinstr. 12. Brosch. 560 Seiten.

Das vorliegende Handbuch enthält eine Uebersicht der Verwaltungsbehörden der Deutschen Reichsbahn und ihrer Geschäftsbezirke, eine Uebersicht der deutschen Privateisenbahnen und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ihrer Verwaltungsstellen, sowie ein Verzeichnis der wichtigeren außerdeutschen Staats- und Privateisenbahnen. Es soll dazu dienen, der Geschäftswelt den Verkehr mit den Eisenbahnen zu erleichtern. Die Angabe des Namens der zuständigen Beamten wird namentlich bei persönlichen Vorstellungen und Rücksprachen willkommen sein. Die Anschaffung des Handbuches, dessen Angaben auf amtlichen Unterlagen beruhen, kann allen mit den Reichsbahnstellen in näherer Verbindung stehenden Kreisen nur empfohlen werden.

Gea-Karte der Mittelländer 1 : 3 000 000.

Der Gea Verlag, Berlin W 35, gibt soeben eine aus 3 Blättern bestehende Karte dieses Gebietes heraus, welche zusammenhängend eine Bildgröße von ca. 179×75 ergibt. Der Verlag füllt damit eine Lücke in der geographischen Verkehrsliteratur aus. Die in einem vielfarbigen politischen Flächenkolorit ausgeführte Karte gibt ein eindrucksvolles Bild des gesamten Mittelmeergebietes und seiner Randländer. Sie umfaßt das Gebiet von Lissabon im Westen bis Baku im Osten, von Budapest im Norden bis zur Oase Tuat (Sahara) im Süden und bringt über 5300 Orte und rund 1000 Landschafts- und Gewässernamen, politische Bezeichnungen, Kaps usw. Die politische Bedeutung und Größe der Orte ist durch verschiedene Signaturen und Schriftarten charakterisiert, während die Namen in der amtlichen Schreibweise der betreffenden Länder eingetragen sind, soweit diese sich des lateinischen Alphabets bedienen. / Die Karte ist nach Anlage für jeden Mittelmeer-Interessenten unentbehrlich, der niedrige Preis von RM. 13,— für die unaufgezogene und RM. 25,— für die als Wandkarte aufgezogene Ausgabe muß als angemessen bezeichnet werden. Es sei noch erwähnt, daß das Kartenwerk für das Verstehen der Ereignisse in Marokko, Syrien, Türkei usw. vielen Kreisen von besonderem Werte sein dürfte.

Bericht des Schiffahrtsvereins Magdeburg über das Geschäftsjahr 1925.

Der vorliegende Jahresbericht gibt ein anschauliches Bild über die Betriebslage der Elbeschiffahrt im verflossenen Jahre. Witterungs- und Wasserverhältnisse, Entwicklung des Frachtengeschäftes, Tarifpolitik der Reichsbahn, Erhaltung und Ausbau der Elbe-Wasserstraße finden eingehende Berücksichtigung. Neben dem Mitgliederverzeichnis des Vereins enthält der Bericht eine graphische Darstellung des Elbe-Wasserstandes in Magdeburg im Jahre 1925.

Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft sowie ihrer Zweiganstalt über das Geschäftsjahr 1924.

Der Geschäftsbericht ist Herrn Richard C. Krogmann gewidmet, der im August 1925 auf eine 25jährige Tätigkeit als Vorsitzender des Vorstandes der Seeberufsgenossenschaft zurückblicken kann.

Jahresbericht für 1925 der Industrie- und Handelskammer zu Bochum.

Die Bochumer Kammer hat seit dem Jahre 1913 ihren Jahresbericht nicht mehr öffentlich erstattet. Um so mehr ist es zu begrüßen, daß nunmehr über die Wirtschaftslage des so wichtigen Industriebezirkes der Oeffentlichkeit wieder authentisches Material zugänglich gemacht wird. Den Verkehrsfragen des Ruhrgebietes ist ein eigenes Kapitel gewidmet, in dem vor allem die Tarifpolitik der Reichsbahn im Bochumer Wirtschaftsgebiet beleuchtet wird.

Das Wirtschaftsjahr 1925. Bericht der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund.

Die Dortmunder Kammer berichtet ausführlich über die wirtschaftliche Lage ihres Bezirks im vergangenen Jahre. Den Steuern und Abgaben, Reparationsleistungen, Geld-, Bank-, Börsenwesen, der Verwaltung und Rechtspflege, der sozialen Gesetzgebung usw. sind im 1. Abschnitt besondere Kapitel gewidmet. Der Anhang bringt Berichte über die Wirtschaftslage der einzelnen Industrie- und Handelszweige, von denen der Ueberblick über die Schiffahrtsverhältnisse der westdeutschen Kanäle besondere Beachtung verdient.

Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1925.

Der an den Kaufmanns-Senat in Bremen erstattete Bericht bringt nach einer gedrängten Uebersicht der allgemeinen Wirtschaftslage im vergangenen Jahre in seinem besonderen Teile einen Ueberblick über die Geschäftslage der im Kammer-Bezirk vorwiegend vertretenen Industrie- und Handelszweige. U. a. finden Hafenanlagen, Rederei, Schiffbau und Spedition eingehende Berücksichtigung.

Verhandlungen und Mitteilungen der Handelskammer für Anhalt. Herausgegeben im Selbstverlag als amtliches Organ der Handelskammer für Anhalt zu Dessau.

Die Handelskammer für Anhalt hat sich entschlossen, wieder eine eigene Zeitschrift herauszugeben. Die vorliegende 1. Nummer bringt den Geschäftsbericht über die Kriegs- und Inflationsjahre bis zum Jahre 1924 und gibt ein klares Bild über die Gestaltung der anhaltischen Wirtschaft in diesem Zeitraum.

Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Königsberg i. Pr. für 1924, nebst einer statistischen Uebersicht über die Jahre 1913/1924.

Bis zum Jahre 1913 hat das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg alljährlich Berichte über Handel, Industrie und Schiffahrt im Bezirke der Korperation der Kaufmannschaft herausgegeben. Seitdem ist die Veröffentlichung derartiger Berichte infolge der Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse unterblieben. / Der neu erschienene Band bietet in einem allgemeinen Ueberblick über die Wirtschaftslage und in einer großen Anzahl von Einzelberichten über die Lage der im Kammerbezirk Königsberg vertretenen Handels- und Gewerbezweige ein klares Bild der wirtschaftlichen Lage, insbesondere Ostpreußens. Die reichhaltigen statistischen Anlagen enthalten u. a. eine statistische Uebersicht über den Güterverkehr der Binnenschiffahrt in Königsberg (nach Warengattungen) für die Jahre 1913/1924.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Stettin 1924. Verwaltungsbericht der Stadt Stettin 1923. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Stettin.

Die beiden vorliegenden Hefte sind für den Statistiker von Bedeutung. Sie geben vor allem ein gutes Bild über die Gestaltung des See- und Binnenschiffahrtsverkehrs von Stettin in den Jahren 1923/1924.

Tabellen für englische Zinsrechnung. Von Georg Banzhaf. 32 Seiten Queroktav, steif brosch., RM. 1,60. Tabellen für die Umrechnung englischen Geldes, englischer Maße und englischer Gewichte nach dem Dezimalsystem. Von Georg Banzhaf. 24 Seiten, Queroktav, 4. Auflage 1925, steif brosch., RM. 1,60.

Die beiden im Deutschen Auslandsverlag Walter Bangert, Hamburg 8, Dovenhof, erschienen Broschüren bilden ein wertvolles Gebrauchsbuch für Banken, Im- und Exporteure, Spediteure usw.

Zeitschrift des Preußischen Statistischen Landesamts. Herausgegeben von dem Präsidenten Dr. Haenger, 65. Jahrgang, 1925, 1. Abteilung. Verlag des Preußischen Statistischen Landesamts, Berlin SW 68.

Die bekannte Zeitschrift erscheint jetzt im 65. Jahrgang in zwanglosen, dem jeweiligen Bedürfnis angepaßten Abteilungen. Die vorliegende Abteilung beschäftigt sich vor allem mit den Steuern und Schulden der Stadt- und Landgemeinden Preußens im Jahre 1921, mit dem Bevölkerungsproblem in Frankreich und bietet endlich eine Uebersicht über die Geburten, Eheschließungen, Sterbefälle usw. in Preußen während des Jahres 1923. Auch dieses Heft ist für Theorie und Praxis als statistische Quelle von hervorragender Bedeutung.

Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinland und Westfalen. Düsseldorf, Jahrgang 1925, I. und II. Heft.

Der „Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinland und Westfalen" hat mit den vorliegenden Heften wieder die Herausgabe seiner Mitteilungen aufgenommen. Die Hefte enthalten Berichte über Mitgliederversammlungen des Vereins und bringen eine Reihe bedeutsamer Vorträge von hervorragenden Sachkennern der rheinisch-westfälischen Wirtschaft.

Verwaltungsbericht des deutschen Museums über das Geschäftsjahr Oktober 1923 bis Mai 1925.

In das Berichtsjahr fällt die Eröffnung des Deutschen Museums in München. Die Druckschrift bietet ein klares Bild der ungemein umfangreichen Vorarbeiten (in den Niederschriften über die einzelnen Sitzungen und den dort erstatteten Berichten). Der Bericht über die Jahresversammlung 1925 und die Eröffnung des MuseumsNeubaues bringt den Wortlaut der bei den einzelnen Veranstaltungen gehaltenen Reden.

*

Bericht über die Tätigkeit des Rigaer Börsenkomités im Jahre 1924.

Tagung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie in Köln am 23., 24. und 25. Juni 1925.

Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Heft 28. Selbstverlag des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W 10, Königin-Augustastr. 28.

45. Vollversammlung des Deutschen Industrie- und Handelstages.

Heft 10 der Schriftenreihe des Deutschen Industrie- und Handelstages: „Verhandlungen des Deutschen Industrie- und Handelstages".

Die Wirtschaftskurve.

Herausgegeben unter Mitwirkung von Ernst Kahn. Jahrgang 1925, Heft 4. Frankfurter Sozietätsdruckerei, G. m. b. H., Abt. Buchverlag, Frankfurt a. M.

Die Behandlung der Wasserkräfte im Entwurf eines Reichsbewertungsgesetzes.

Von Justizrat A. Mardersteig, Weimar.

Umrechnungstabellen für Niederschlag und Abfluß.

Heft 11 bzw. 12 der „Mitteilungen des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes, Berlin-Halensee, 1925. Nur durch die Verbandsgeschäftsstelle zu beziehen.

Verein Hamburger Reeder. Bericht des Verwaltungsrats über das Jahr 1924/25.

Praktische Gesichtspunkte für die Auswahl und den Einbau von Bootsmotoren.

Von Dipl.-Ing. F. W. von Viebahn. Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co., Berlin C 2, 1925.

Bericht der Handelskammer Lübeck über das Jahr 1925.

Statistik des Deutschen Reiches.

Herausgeg. vom Statist. Reichsamt. Verlag Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Bd. 313: Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1923.

Ladenpreis für Teil I M. 15,—; für Teil II M. 24,—.

Band 3/4: Die Seeschiffahrt im Jahre 1923.

Teil II M. 1,50; Teil III M. 25,—.

Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen.

Nach Verkehrsbezirken geordnet. 90. Band, 41. Jahrg. 1923. Preis M. 40,—.

Bd. 315: Die Wahlen zum Reichstag. (Am 4. Mai und 7. September.)

Preis für Heft 1 und 3 M. 10,—; für Heft 2, 4, 5 M. 8,—.

Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reiches.

34. Jahrgang 1925. Ladenpreis M. 24,—; Einzelheft M. 6,—.

Alle Leser, die sich über mangelhafte Zustellung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" zu beklagen haben, werden gebeten, sich zunächst an das zuständige Postamt zu wenden, da alle Hefte regelmäßig und pünktlich bei der Post aufgeliefert werden; erst wenn dieser Weg erfolglos bleibt, wende man sich a. d. Verlag d. Zeitschrift

FIRMENNACHRICHTEN

Die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts A. G. kann am 8. März 1926 auf ihr 60jähriges Bestehen zurückblicken.

Die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts A. G. hat eine außerordentliche Generalversammlung einberufen, die über eine Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 1,5 Mill. auf 3,5 Mill. RM. zu beschließen haben wird.

Reederei A.-G. vorm. Julius Krümling in Magdeburg. Die im Oktober 1925 gegründete Aktiengesellschaft ist nunmehr im Handelsregister eingetragen. Das Aktienkapital von 400 000 Mk. setzt sich zusammen aus 341 Stamm- und 59 Vorzugs-Aktien zu je 1000 Mk. Vorstandsmitglieder sind: Generaldirektor Wilhelm Ulderup in Berlin und die Kaufleute Hermann Korff und Max Azzalino, beide in Magdeburg. Ueber die Vorzugs-Aktien ist bemerkenswert, daß eine Kapitalserhöhung als abgelehnt gilt, wenn sämtliche Vorzugs-Aktien der Reihe B. gegen sie stimmen.

Die Klöckner-Reederei und Kohlengroßhandlung, die beim Kohlenkontor eine Transportbeteiligung von etwa 96 000 t hatte, schreitet zu einer bedeutenden Erweiterung ihres Betriebes. Sie verfügte bisher über zehn Kähne. Nunmehr hat sie von der Hanielgruppe 2 Schleppdampfer erworben, um auch eigene Schleppbeteiligung an den Transporten des Kohlenkontors zu erhalten. Die Klöckner-Reederei betreibt durch die angeschlossene Firma Mühlenbeck auch den Handel mit Bootekohlen.

Schiffstaufe eines Mainschiffes der Bavaria-Schiffahrts- und Speditions-A.-G. Im Beisein des bayer. Ministerpräsidenten und der Spitzen der Be-

hörden, von Handel und Industrie, wurde am Sonntag den 18. 1. 26 in Würzburg ein neues 800-t-Schiff der Bavaria-Linie getauft. Kommerzienrat Presser gab bei der Feier in seinen Begrüßungsworten ein Bild von der Entwicklung der Mainschiffahrt. In der heutigen Zeit der schweren wirtschaftlichen Not sei es ein Wagnis gewesen, gleich an ein Bauprogramm von 6 neuen Schiffen heran zu treten, von denen das zu taufende das erste sei. Sein Schiffstyp sei so gewählt worden, daß er für die spätere Großschiffahrts-Straße sich eigne. Geheimrat Wächter, Bamberg, hielt die eigentliche Taufrede. Er leitete seine Ausführungen ein mit einer zusammenfassenden Rückschau auf die Tätigkeit des Bayerischen Kanalvereins und erläuterte dann Typ und Ausrüstung des Schiffes, das ein Meisterwerk deutscher Technik sei. Im Anschluß hieran wurde in althergebrachter Form der Taufakt vollzogen.

Deutz-Motoren in Tankschiffen. Mit kompressorlosen Dieselmotoren der Motorenfabrik Deutz A.-G., Köln-Deutz ausgerüstet ist das 2000 Bruttoregistertonnen große Tankschiff „Pendrecht" der N. V. Phs. van Ommeren, Scheepvaard Bedryif in Rotterdam, das am 25. Januar nach erfolgreicher Probefahrt seine Ausreise nach dem Schwarzen Meer antrat. In dem 1916 erbauten Schiff wurden auf der Rotterdamer Werft der Motorenfabrik Deutz die bisher verwendeten Zweitakt-Glühkopfmotoren anderer Herkunft durch zwei direkt umsteuerbare kompressorlose Viertakt-Dieselmotoren von je 450 PS bei einer Drehzahl von 22 in der Min. ersetzt. Der Antrieb des Ruders erfolgt elektrohydraulisch; Ankerwinde, Spill, 2 Ladepumpen und alle Reservepumpen für die Maschinenanlage werden elektrisch betrieben. Den Kraft- und Lichtstrom erzeugen zwei kompressorlose Zweitakt-Dieselmotoren der Motorenfabrik Deutz von je 50 PS bei 430 Umdrehunden in der Min., die mit Dynamomaschinen von Garbe, Lahmeyer & Co., Aachen, direkt gekuppelt sind. Die Probefahrt bewies die leichte Manövrierfähigkeit der Motoren und den niedrigen Luftverbrauch beim Umsteurn. Das Umsteuren erfolgt bei kompressorlosen Motoren schneller als bei Dampfmaschinen. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit von 10,5 Knoten. Es ist dies das 68. Schiff, das Deutz mit seinen kompressorlosen Viertaktmotoren in der kurzen Zeit ihres Bestehens ausgerüstet hat.

Die Werft der Leux-Werke A.-G. für Schiff- und Bootbau in Frankfurt-M., die kürzlich saniert worden ist, scheint über die schlimmste Krisis hinweg zu sein. Es gelang, einige Aufträge an Eisenkähnen hereinzubringen, die bis Ende Mai Beschäftigung sichern. Die Abteilung Bootsbau hat auch eine Reihe von Aufträgen, besonders für das Ausland. Man konnte nach und nach fast alle bisherigen Arbeiter wieder einstellen. Der deutsche Binnenschiffbau leidet fast überall unter einem starken Mangel an ausreichenden Aufträgen.

33. Jahrgang
15. März 1926
Heft 3

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße?

Von Dr. Albert Arnecke, Köln.

Jahrelang schon währt der unglückselige Kampf zwischen Schiene und Wasserweg. Herr Dr. Arnecke, Köln bringt zu dem heißumstrittenen Problem im vorliegenden Aufsatz eine Reihe neuer u. E. äußerst beachtenswerter Gesichtspunkte und Vorschläge. Die Schriftleitung würde es begrüßen, wenn die Ausführungen Dr. Arnecke's Gegenstand ernster Diskussion unter den beteiligten Kreisen würden und stellt hierfür die Spalten der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" gern zur Verfügung.

Die noch wesentlich ungelöste Frage der Eisenbahntarife für Massengut im Verkehr mit binnenländischen Wasserumschlagsplätzen, nach Uebergang den Wasserstraßenverkehr begünstigender Länderbahnen auf das Reich und der Reichsbahn vom Kilometer- zum Staffeltarifsystem für die deutsche Binnenschiffahrt brennend geworden, hält nach wie vor die Beteiligten in Spannung. Nicht auf das Gegenständliche der in dieser Angelegenheit schwebenden Tarifanträge, ihr Für und Wider, ihre mehreren oder minderen Aussichten soll hier eingegangen werden, sondern die in der wirtschaftlichen und organischen Gesamtverfassung beider Verkehrsmittel u. E. bis jetzt noch ermangelnden Voraussetzungen für ihre allgemeine, volle Erfolgsmöglichkeit und die in solcher Hinsicht etwa dienlichen organisatorischen Maßnahmen sollen einer kurzen Behandlung unterzogen werden.

Daß Eisenbahn und Wasserstraße zu Nutz und Frommen der deutschen Wirtschaft miteinander, nicht gegeneinander arbeiten sollen, diese Binsenwahrheit haben wir seit Jahr und Tag von allerhand „Verkehrspolitikern" bis zum Ueberdrusse oft gehört. Sie ist uns ebenso geläufig, wie daß Kinder artig sein sollen. Auf welchem Wege wir aber zu einer Zusammenarbeit gelangen, die jedem der beiden Verkehrsmittel das ihm erschwingliche Höchstmaß wirtschaftsfördernder Kraft verleiht, darüber leuchtet noch nicht das Licht unserer führenden Geister. Immer noch scheint man jenem allgemeinen Grundsatze an sich schon genug des schöpferischen Willens zuzutrauen, um die widerstrebende Eigenwilligkeit und Trägheit des zu modelnden Stoffes zu meistern, und verweist das unleugbar dringende Bedürfnis nach einem wegebnenden Ausgleiche der vorhandenen Gegensätze auf die freie Verständigung von Fall zu Fall. Diese Verfahrungsweise wird indes, selbst wenn es gelingen sollte, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft durch zähe Ausdauer der Binnenschiffahrtsleute zu diesem oder jenem Zugeständnisse im einzelnen zu bewegen, nichts weniger als durchschlagende Ergebnisse zeitigen und die dem Reichsverkehrsministerium dabei zugedachte vermittelnde Rolle sich gegenüber dem Reparationsgespenste und dem Geiste des Reichsbahngesetzes als stumpfe Waffe erweisen. Schon solche Auseinandersetzungen zwischen Eisenbahn und Wasserstraße überhaupt, wie zwischen streitenden

Parteien, wobei die Bahn gewissermaßen als Beklagte — ob nun aus richtig oder falsch gewürdigtem Selbstinteresse — sich durch Advokaten- oder Diplomatenmittel ihrer Haut zu wehren genötigt wird, verschiebt die Sache auf eine ihr nicht gemäße, die Verständigung erschwerende Grundlage. Denn nicht die Binnenschiffahrt fordert bezw. soll fordern, sondern die Volkswirtschaft. Die Wasserstraße darf nur namens dieser tarifische Begünstigung verlangen. Nicht im Wesen, aber wohl in der allgemeinen Gestaltung der Dinge liegt etwas wie eine Begründung dafür, wenn die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft im Reichsverkehrsminister mehr einen Parteianwalt der Wasserstraße als einen Vertreter der deutschen Volkswirtschaft zu erblicken geneigt ist und dementsprechend eifriger an Begründungen arbeitet, um seine Vorschläge und Begehren abzuweisen, wie an einer Vertiefung ihrer volkswirtschaftlichen Einsicht zwecks reifer, unbefangener Entschließung. Ist ihr der offene Weitblick auf die Dauerbelange der deutschen Volkswirtschaft doch durch internationale Reparationshörigkeit ad multos annos aufs allergründlichste verbaut. Man verlange nichts Uebermenschliches von ihren Leitern. Daß ihr die Abtragung ihrer Reparationsschulden näher liegt als der Verkehr eines anderen, fremden, mit ihr im Wettbewerbe stehenden Verkehrsmittels, der deutschen Wasserstraßen, versteht sich ganz von selbst.

Binnenschiffahrt ist — davon kann sich jeder durch das Lesen einschlägiger Eisenbahnliteratur auf kürzestem Wege überzeugen — ihrer ganzen Wesenheit nach dem Eisenbahnfachmann unsympathisch. Er empfindet sie wie ein wildfremdes, seiner eigenen Denk- und Wesensart innerlichst widersprechendes Element. Und das ist sie in gewissem Sinne auch. Sie arbeitet wie der Bauer in bewußter Abhängigkeit von den Elementargewalten, während die Eisenbahn, je vollständiger je lieber, diese zu überwinden, sich dienstbar zu machen oder auszuschalten strebt. Daraus ergeben sich für jene unleugbare betriebliche Nachteile, wofür sie aber auch Menschen bildet, die wie Bauern auf ihrer Scholle grad und stämmig wachsen. Wirtschaft ist nicht Endzweck, über ihr steht der freie gesunde Mensch. Wir haben ihn nötiger als jemals. Was hilft uns der vollkommenste Verkehr, wenn wir ihn mit unserer Volkskraft und Volksseele bezahlen müssen? Doch nicht nur die Verschiedenheit der technischen Voraussetzungen, auch die hieraus entspringende wirtschaftliche und geschäftliche Eigenart der Binenschiffahrt mutet den Eisenbahnfachmann ungleichwertig an. Die Eisenbahn, weiß er, erstellt aus tiefer Einsicht in ihren Wirkungen wohlerwogene Tarife, während auf den Wasserstraßen jeder möglichst viel für seine bescheidene Transportleistung haben will und zur gerechten Strafe dafür umso weniger erhält. Die Binnenschiffahrt hat „nachgewiesenermaßen" die höheren Selbstkosten und, aus einer inneren Verkehrtheit heraus, die billigeren Frachten. Das kann man schwarz auf weiß in der Eisenbahnliteratur nachlesen. In der Tat, die Frachtpreise der Binnenschiffahrt werden markt- und börsenmäßig durch das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bestimmt, bewegen sich also bei genügendem Schiffsraum — und der ist meistens vorhanden — in nur mäßiger Höhe über den Selbstkosten. Ihre technischen Voraussetzungen begünstigen eben den Klein- und Mittelbetrieb. Die Eisenbahn dagegen, auf technischer Grundlage, die dem Großbetriebe, ja, in letzter Konsequenz dem Monopolbetriebe zustrebt, geht von einem festen, in Hinsicht auf die Selbstkosten höchst vorsichtig bemessenen Normaltarif aus, der keinerlei selbstregelnden Einflüssen eines freien Marktes unterliegt, in gewissen Grenzen von Angebot und Nachfrage unabhängig ist. Der Binnenschiffahrt gegenüber setzt also die Volkswirtschaft — dies ist die Wahrheit — mit ihren Anforderungen und Bedürfnissen niedriger Transportkosten sich von selber durch, der Eisenbahn gegenüber nur mittelbar durch Vorstellungen und, wenn diese erfolglos bleiben, durch Verkehrsrückgang, welcher deren Betrieb teilweise oder als Ganzes unlohnend macht. Wenn sie hierauf dann mit Tarifermäßigung antwortet, so ist das, mit jener selbsttätigen, feinfühligen Regulierung des Schiffsfrachtenmarktes verglichen, ein plumpes, grobschlächtiges Verfahren, das von den Selbstkosten der Beförderungsleistung nur insoweit Kenntnis nimmt, als es tastend sich über diesen zu bleiben bemüht, wobei allerdings für Differenzierungen — örtlich wie gegenständlich — zur Abschwächung finanziell unerwünschter Rückwirkungen ein umso größerer Spielraum ist. Im allgemeinen darf behauptet werden, daß über die Beschwerde der Interessenten bezw. den Verkehrsrückgang hin zur Tarifermäßigung die Volkswirtschaft immer bereits einen Schaden erlitten hat, der durch die erfolgende Detarifierung nicht einfach wieder gut gemacht wird, von dem lucrum cessans nicht eingetretenen Verkehrsaufschwunges gar nicht zu reden. Das nebenbei. Nicht so sehr hierauf soll abgehoben werden, wie auf den grundlegenden Unterschied, daß sich die Frachterstellung der Eisenbahn als bewußter, irrtümlich wie ungerecht beeinflußbarer Willkür-Akt, die der Binnenschiffahrt als ein der Willkür entzogenes Ergebnis aus dem Widerstreit vieler, die Frachterstellung bezweckender Einzelwillen darstellt. In letzterem setzt die Volkswirtschaft ihren Willen selbsttätig durch, wogegen der technische Riese Eisenbahn ihr geradezu den Krieg zu erklären vermag. Schlägt er sich selber damit, so gibt es beiderseits Schaden, der umso schwieriger zu heilen ist. Daher die, vielfach nur instinktiv und unkritisch, jedoch umso entschiedener sich geltend machende Vorliebe des wirtschaftenden Volkes für die Wasserstraße, in der man ein nicht nur nützliches, sondern durchaus nötiges Gegengewicht gegen den Monopolbetrieb eines einzigen, zudem mit Reparationspflichten stark belasteten Massenverkehrsunternehmens erblickt.

Grade weil instinktiv und gefühlsmäßig, geht die deutsche öffentliche Meinung in ihrer Wertschätzung der Binnenschiffahrt unmöglich fehl. Eine scharfblickende, unsere wirtschaftliche Gesamtlage zutreffend beurteilende Verkehrspolitik muß an die Wasserstraße, ihre natürliche Leistungsfähigkeit und geschäftliche Wohlfeilheit anknüpfen, um nicht durch die bösen Geister der Reparationsschulden auf eine abwegige, eben jene wirtschaftliche Gesamtlage ins hoffnungslose verschlechternde Bahn gedrängt zu werden. Die ehrliche deutsche Wasserstraße muß sozusagen die Reichsbahn bei der Hand nehmen, um sie auf dem Pfade der Gemeinnützigkeit und Rechtlichkeit zu erhalten. Niedrigste Fracht auf Grund niedrigster Selbstkosten, diese Begabung geht in der Tat vor aller Weisheit der Verständigen und unsere Verkehrspolitik braucht nur dafür Sorge zu tragen, daß sie zur vollen Auswirkung gelange, um der schwer ringenden deutschen Wirtschaft zu bieten, was sie braucht. Im Lichte des Eisenbahnfrachtwesens gewürdigt, erstellt die moderne, leistungsfähige Wasserstraße in ihrem Verkehrsbereiche eine Art von allgemeinem, stark ermäßigtem Ausnahmetarif „zur Förderung der deutschen Volkswirtschaft", den die Eisenbahn nicht mehr nur egoistisch als Widerpart, sondern über den Wettbewerbsstandpunkt hinaus als Aktivum in ihre, bestimmungsgemäß der Volkswirtschaft dienende, Tarifgebarung einbeziehen muß, damit einerseits ihr selber in sich ein wirksames Gegengewicht gegen die Gewinnwirtschaft mit allen Gefahren einer falschen, volkswirtschaftlich abträglichen Frachterstellung erwachse, andererseits die Volkswirtschaft der Vorteile dieses ihr so dringend benötigten allgemeinen Quasi-Ausnahmetarifs in höchstmöglichem Grade teilhaftig werde. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft namens der deutschen Volkswirtschaft zu diesem altruistischen, letzten Endes aber auch ihrer eigenen Erhaltung dienenden*) Opfer zu veranlassen, darin besteht die große, schwierige Aufgabe unserer Verkehrspolitik, zu

*) Anmerkung: Auch sie ist ein Teil der deutschen Volkswirtschaft!

deren Lösung dieser Aufsatz beitragen soll. Freiwillig aus sich würde sie, auch ohne Daweslasten und internationale Aufsicht, selbstverständlich nicht dazu imstande sein, solange sie einseitig Bahnunternehmen bliebe und nicht gleichzeitig auch für den deutschen Wasserstraßenverkehr zu sorgen hätte, wovon natürlich nicht die Rede sein kann. Ein Antrieb von außen her zur binnenschiffahrtsfördernden Tarifgebarung vermag, wie die Erfahrung zur Uebergenüge lehren wird, günstigsten Falles nur dürftige Kompromisse zu zeitigen, verfehlt die eigentliche Lösung der Aufgabe und dürfte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, je mehr sie gedrängt wird, nur umso innerlich ablehnender, ja, virtuoser im Ablehnen machen. Diese möchte sich gar bald ein ganzes Arsenal von Ablehnungsgründen zulegen. Als dritter und allein Erfolg versprechender Weg bleibt nur die Herstellung einer organischen Verbindung zwischen Eisenbahn und Wasserstraße, die eine freie und deshalb fruchtbar-ersprießliche Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel anbahnt. Nicht etwa darum kann es sich handeln, die vermittelnde und maßgebend beaufsichtigende Instanz des Reichsverkehrsministeriums irgendwie auszuschalten oder auch nur beiseite zu drängen; im Gegenteil muß nicht nur dieses selber die Einrichtung schaffen, sondern letztere muß auch dauernd unmittelbar von ihm ressortieren.

Nur mit wenigen Strichen sei die zu schaffende Organisation, eine Art gemeinsames tarifpolitisches Parlament beider Verkehrsmittel, umschrieben. Eigentlich von selbst versteht sich nach dem Gesagten, daß ihre Aufgabe darin besteht, Transporte im zusammengesetzten Eisenbahn-Wasserstraßenverkehr so zu leiten, daß der geeignetste und billigste Weg benutzt wird. Ganz natürlich ergibt sich daraus die gemeinsame Aufstellung von Umschlagstarifen auf Grund genauer Selbstkostenberechnungen, wobei man sich wechselseitig reinen Wein schenkt und durch intensive Gemeinschaftsarbeit schließlich dahin gelangt, daß die beteiligten Schiffahrtsvertreter unbedingtes Sachverständnis in allen Eisenbahnfragen, die beteiligten Eisenbahnvertreter unbedingtes Sachverständnis in allen Binnenschiffahrtssachen erlangen, soweit das zur restlosen Lösung ihrer Aufgabe nötig ist. Auf Ständigkeit der Mitgliedschaft muß also ganz besonderer Wert gelegt werden. Volles gegenseitiges Vertrauen wird sich als das fruchtbare Schaffenselement eines solchen Kollegiums ungerufen einstellen. Um ein gründliches und dabei schnelles Arbeiten zu gewährleisten, hat es aus nur wenigen Mitgliedern zu bestehen, von denen dann umso größere Tüchtigkeit und selbstlosere Hingabe an die gestellte Pflicht verlangt werden muß. Es arbeitet fertige Vorlagen aus und überreicht sie durch die Hand des Reichsverkehrsministers dem Direktorium der Reichsbahn-Gesellschaft, das die Vorlagen so, wie erhalten, dem Verwaltungsrat zur Beschlußfassung vorlegt. Der Verwaltungsrat kann selbstverständlich ablehnen, worauf dann gemäß § 33 Abs. 5 des Reichsbahngesetzes zu verfahren wäre. Es ist also nicht daran gedacht, die Freiheit der Reichsbahn-Gesellschaft gegen den jetzigen Zustand in fraglicher Hinsicht einzuschränken, was unbillig wäre und uns auch in internationale Schwierigkeiten verwickeln würde. Worauf es ankommt, ist lediglich, dergleichen Wasserumschlagstarifvorlagen in einem von Eisenbahn und Binnenschiffahrt offiziell beschickten gemeinsamen Sachverständigenkollegium so vorzubereiten und ausarbeiten zu lassen, daß der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, der ja nach § 13^3 der Satzung die Gesellschaft gegenüber den Mitgliedern des Vorstandes vertritt, ohne weiteres darüber entscheiden kann. Eine unzulässige Einengung der Befugnisse bezw. der Verantwortlichkeit des Vorstandes wird vermieden, wenn dieser im gemischten Kollegium genügenden Einfluß hat, um nicht von den Binnenschiffahrtsleuten majorisiert werden zu können. Wenn z. B. im Kollegium 3 ständige Beauftragte des Reichsbahn-Generaldirektoriums neben eben soviel Vertretern der Binnenschiffahrt und einem vom Reichsverkehrsminister ernannten, die Volkswirtschaft vertretenden Vorsitzenden vorhanden sind, so braucht nur zu jeder grundsätzlichen, wichtigen Beschlußfassung die Abgabe von 5 bejahenden Stimmen oder Einstimmigkeit vorgeschrieben werden, um alle bezüglichen Schwierigkeiten und Bedenklichkeiten auszuräumen.

Zu sachlicher Beanstandung dürfte der ganze Vorschlag hinsichtlich seiner Absicht und Tragweite keinerseits Veranlassung geben. Eher möchten die Binnenschiffahrtsleute sagen, er ginge nicht weit genug. Es sei ihnen unumwunden zugegeben, daß er dann nicht weit genug geht, wenn es nicht gelingt, die Mitglieder des gemischten Tarifkollegiums durch kameradschaftliche Zusammenarbeit aus mit Scheingründen operierenden, spitzfindigen Diplomaten zu einzig von ehrlichem Verständigungswillen beseelten, nur die lautere Wahrheit suchenden, nur das volkswirtschaftliche Gemeininteresse anerkennenden Schaffensgenossen zusammen zu schmieden. Unser Vorschlag geht eben von der Voraussetzung aus, daß es gelingen wird. Bewahrheitet sich das und sieht sich die deutsche Binnenschiffahrt gleichwohl von dem Arbeitsergebnisse des Kollegiums in ihren Erwartungen getäuscht, nun, dann ist sie in einem ehrlichen Rechtsstreite vor ehrlichen Richtern unterlegen und muß sich fügen. Sie weiß dann wenigstens, woran sie ist, und selbst dieser Gewinn ist nicht zu verachten. Das jetzige u n k l a r e Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraße bedeutet den in jeder Hinsicht unersprießlichsten, unerträglichsten Zustand, den wir am bequemsten und gründlichsten doch wohl auf vorgeschlagenem Wege überwinden dürften. Um bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft überhaupt erst einmal Interesse und Verständnis für die Binnenschiffahrt zu wecken, gibt es nächstdem freilich auch noch andere Mittel, die der empfohlenen Maßregel zu Hilfe kommen könnten. So hat der bekannte Rhein-See-Konzern in Köln unlängst durch eine Kapitalbeteiligung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das Beispiel eines nicht uninteressanten Versuchs in dieser Richtung gegeben. Mit welchem Erfolge, wird man natürlich abwarten müssen. Ein richtiger Gedanke liegt ihm aber doch wohl zugrunde. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihrerseits erstrebt ja zweifellos durch den Aktienkauf — neben dem von ihr angegebenen informatorischen experimentellen Bedürfnisse — auch einen Einfluß auf die deutsche Rheinschiffahrt zu gewinnen. Daß sie diesen Einfluß — übermächtig kann er ja nicht werden! — zum Schaden der deutschen Rheinschiffahrt ausüben möchte, ist indessen ausgeschlossen. Betriebsgeheimnisse zu hüten, verlohnt längst nicht mehr und zudem wer Offenheit fordert, muß sie auch bieten. Uebrigens sind ja gerade am deutschen Rhein geschäftliche und betriebliche Bündnisse zwischen Eisenbahn und Schiffahrt historisch. Wenn sie seiner Zeit auch, dem Geiste der Flegeljahre des rheinischen Eisenbahnwesens entsprechend, nur vom allerengsten Privategoismus diktiert worden sind und, der Wandelbarkeit dieses Interesses zufolge, nicht eben lange gedauert haben: solange sie bestanden, sind der Rheinschiffahrt durch sie ganz entschieden wirksame Impulse gegeben worden. Heute sollen die Belange der deutschen Volkswirtschaft das dauerhaftere Bindemittel für eine umfassende Interessengemeinschaft zwischen Reichsbahnen und Reichswasserstraßen herleihen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vermag sich ein großes, ein sehr großes Verdienst zu erwerben, wenn sie — trotz Dawesplan und Reparationshypothek — die in Köln gebotene Anknüpfung benutzt, um deutsche Rheinlandspolitik, nicht allerdings im Sinne gewisser verkehrspolitischer Spießbürger- und Nachtwächternationalisten, zu treiben.

Das vorgeschlagene gemischte Tarifkollegium wird also zunächst nur Wasserumschlagstarifvorlagen ausarbeiten. Ob es mit der Zeit noch zu etwas anderem, größerem, nämlich einer ständigen zentralen G e s c h ä f t s stelle für den kombinierten Eisenbahn-Wasserstraßenverkehr, ausgebaut wer-

den könnte, hängt hauptsächlich von einer Vorbedingung auf Binnenschiffahrtsseite ab, die bis jetzt noch nicht gegeben ist und sich auch von heute auf morgen nicht schaffen ließe: einer geschäftlichen Konzentration dieser Binnenfahrt. Wie ließe sich eine solche Konzentration ohne einengende Behinderung des freien Schiffsfrachtenmarktes durchführen? Eine äußerst schwierige Frage, die gleichwohl gelöst werden müßte, da eine Binnenschiffahrt ohne freien Frachten-Markt für die deutsche Wirtschaft nur noch halben Wert besäße und auf die Reichsbahnfrachtpolitik gar keinen heilsamen Einfluß mehr ausüben könnte. Das Kind wäre mit dem Bade ausgeschüttet. Und doch würde jenes gemischte Tarifkollegium erst dann seine Aufgabe, Transporte unter Ausnutzung der deutschen Wasserstraßen immer über den geeignetsten billigsten Weg zu leiten, durchaus zu erfüllen imstande sein, wenn für solche Transporte eine Betriebsgemeinschaft mit zweckmäßiger Disponierung über die Transportgefäße, Durchfracht und gemeinsamer Abrechnung eingeführt wäre. Erst dann hätte sich aus der Organisation einer beiderseitigen verkehrspolitischen Verständigung eine rationell arbeitende Betriebsorganisation ergeben, die das diesem kombinierten Verkehr innewohnende Höchstmaß von Wirtschaftlichkeit aus ihm herauszuholen vermöchte. Bis heute muß die Binnenschiffahrt die relative Billigkeit der börsenmäßig festgesetzten Schiffsfracht durch eine Unwirtschaftlichkeit ihres Betriebes erkaufen, die die absolute, technisch bedingte Frachthöhe (Selbstkosten plus Kapitalrente) sehr nachteilig beeinflußt. Wir stehen da vor einem Problem, daß die Binnenschiffahrt ohne den bezweckten Fortschritt in Frage stellende Fehler nur aus sich heraus in natürlicher Weiterentwicklung binnen längerer Zeiträume lösen kann. Es nur andeutungsweise gestreift zu haben, mag hier genügen. Versprechen wir uns überhaupt nicht zuviel vom Organisieren von oben herab und von außen hinein! Zur rechten Wirksamkeit gelangt doch nur die Organisation von innen heraus und von unten herauf, je vollkommener nämlich der einzelne, das wirtschaftliche Individium, sich als Teil der Gesamtheit versteht und betätigt. Solches innerliche, tätige Einverständnis unter den Beteiligten der Eisenbahn und Binnenschiffahrt hervorrufen zu wollen, das ist ja auch das Beste, was sich zur Begründung und Empfehlung unseres Organisationsvorschlages beibringen läßt.

Binnenschiffahrt und Eisenbahn in Amerika

Nachstehend bringen wir zwei bedeutsame Reden amerikanischer Verkehrsfachleute, und zwar die Verteidigung der Binnenwasserstraße durch den Kriegssekretär Dwight F. Davis auf der 7. Jahresversammlung der „Mississippi Valley Association" und die Verfechtung des Eisenbahner-Standpunktes durch den Präsidenten der Illionis Central Railroad, C. H. Markham auf dem Jahres-Essen des Traffic Club in St. Louis. Die Berichte sind entnommen aus der „St. Louis Post" Dispatsh vom 24. 11. 25.

Unter Beteiligung zahlreicher Regierungsvertreter, Senatoren und Vertreter der Handelswelt hielt die „Mississippi Valley Association" am 24. November 1925 ihre siebente Jahresversammlung im Hotel Statler in St. Louis ab. Die Versammlung, die auch in der breiten Oeffentlichkeit weitgehende Beachtung fand, richtete eine Entschließung an den Kongreß, in der im Namen der zwanzig den Mississippi angrenzenden Staaten die Bereitstellung von Mitteln zur Vollendung der seit Jahren geplanten und immer wieder zurückgestellten Ausbauarbeiten am Mississippi und seinen Nebenflüssen dringend gefordert wird.

Von den im Verlaufe der Tagung gehaltenen Reden verdient diejenige des Kriegssekretärs Dwight F. Davis besondere Beachtung. Der Redner ist der Ansicht, daß der blühende Handel Amerikas in Kürze zu intensiver Ausnutzung des Wasserstraßenverkehrs zwingen werde und daß lediglich die Zusammenarbeit und nicht der Wettbewerb aller bestehenden Verkehrsarten zu einer gedeihlichen und segensreichen Lösung des amerikanischen Verkehrsproblems, wie es die Gegenwart bietet, führen könne. Nachdem der Redner die geschichtliche Entwickelung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr kurz umrissen und einen allgemeinen Ueberblick über die derzeitige Wirtschaftslage des Landes in ihrem Zusammenhange mit dem bestehenden Verkehrsproblem gegeben hatte, führte er folgendes aus:

„Der Mann, der von natürlichem Wettbewerb und einem Zweikampf zwischen Flußlauf und Schienenstrang spricht, gleicht in seiner Kurzsichtigkeit den Webern von Lankashire, die die ersten Maschinen zum Weben von Baumwollstoff zerstörten. Er sieht eine Eisenbahn zwischen zwei Städten eine bestimmte Menge Frachtgut befördern, er sieht, wie sie an einem bestimmten Orte einen Flußlauf berührt, er erkennt die Möglichkeit, das auf der Eisenbahn beförderte Frachtgut auf den Fluß zu übernehmen und glaubt infolgedessen den Ruin der Eisenbahn vor sich zu sehen. Ein solcher Mann hat keinen Blick für die Wirklichkeit. Er sieht nicht, daß, wenn der Fluß eine bestimmte Güterart billiger befördern kann als die Eisenbahn, das Zusammenwirken der Beförderungsmittel Geld erspart, daß dieses Geld neues Kapital bedeutet, das seinerseits wieder neue Wohlfahrt, erhöhte Produktion und somit erhöhte Gütermengen schafft, die ihrerseits wiederum durch Fluß und Eisenbahn befördert werden können. Kurz, er erkennt nicht das Grundgesetz der Wirtschaft, demzufolge alles, was zur Erhöhung des Wohlstandes, zum Gedeihen und zur Leistungsfähigkeit eines Gemeinwesens beiträgt, auch allen wesentlichen Bestandteilen des Gemeinwesens wieder zugute kommt.

Die Eisenbahnen sind vom 19. Jahrhundert, dem Zeitalter der Entwickelung, mit dem 20. Jahrhundert in das Zeitalter ihrer vollen Leistungsfähigkeit übergegangen. Sie bauen nicht neue Linien in dem gleichen Ausmaße, wie sie es nach dem Bürgerkriege taten. Ihr gesamtes Schienennetz wuchs im Zeitraum 1910 bis 1920 nur um 5%, aber nicht alle diese Anlagen wurden ausgenutzt. Das Streben der Eisenbahnen geht vielmehr dahin, mit dem vorhandenen Material Höchstleistungen zu erzielen. In dieser Hinsicht, möglichst viele Wagenachsmeilen pro Tag und Zugmeilen pro Lokomotive zu erzielen, sind glänzende Fortschritte erzielt worden. Von den ungünstigen Faktoren, mit denen die Eisenbahnen zu kämpfen haben, greife ich wahllos zwei heraus:

Ungleichmäßige Zugbelastung und unwirtschaftliche Ladung.

Nehmen wir an, eine Strecke habe einen regen, vollausgelasteten, ostwärts gerichteten Güterverkehr — z. B. Getreidetransporte — und einen geringen Rückverkehr, so muß unter diesen Umständen eine große Anzahl leerer Wagen westwärts befördert werden. Setzen wir den Fall, die Eisenbahn könnte das Korn auf einen Teil des Weges ostwärts befördern und es dann einem Flußspediteur zum Weitertransport übergeben, so würde dies für die Schiffer einen Gewinn und eine erhöhte Verdienstmöglichkeit bedeuten. Nehmen wir ferner an, die Schiffer benutzten diese Verdienstmöglichkeit — wie sie es sicherlich gern möchten — um in verstärktem Maße Ware zu kaufen, die wiederum die sonst nach Westen leer laufenden Wagen füllen würde. Würde die Eisenbahn hierbei nicht besser wegkommen?

Betrachten wir weiter das Problem der unwirtschaftlichen Ladung. Es ist uns allen bekannt, daß in rückliegender Zeit große Mengen Halmfrucht der nordwestlichen Weizenernte, kalifornischer Früchte oder Florida Gemüse die Eisenbahnen bis zur Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit und darüber hinaus belasteten. Die Ernte wurde schließlich fortgeschafft, jedoch erst, nachdem ein Teil von ihr verdorben war. Die Farmer mußten Geld borgen, um über die schlechte Zeit hinwegzukommen und der Wohlfahrt und der Verdienstmöglichkeit war Schaden zugefügt worden. Dies kam einmal in geringerer Nachfrage nach allgemeiner Ware und infolgedessen auch in einem Einnahmerückgang der Eisenbahnen zum Ausdruck. Würde eine kluge Eisenbahnverwaltung nicht froh sein, wenn irgend eine vermittelnde Hand in solchem Augenblick eingriffe und die Bürde einer derart ungesunden Entwicklung ihrer überlasteten Einrichtung abnähme?

Es besteht nicht die gerinste Gefahr, daß der Flußspediteur den Eisenbahnspediteur aus dem Felde schlagen wird. Unser am besten entwickelter Fluß, der Monongahela, befördert 25 000 000 t jährlich und seine Schleusenanlagen sind damit erst zu ungefähr zwei Drittel ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt; trotzdem führt eine ertragreiche Eisenbahnlinie auf jedem Ufer entlang. Würde nun entweder Eisenbahn- oder Flußverkehr eingestellt, so würde dies für beide Teile keinen Vorteil bedeuten, sondern lediglich einen schweren Verlust für die Pitsburger Industrie und die gesamte Nation. Kann irgend jemand Zweifel hegen, daß sich die gleiche Lage ergeben wird, wenn der Handelsverkehr des Mississippi, des Missouri, des Ohio und ihrer Nebenflüsse in ähnlicher Weise ausgebaut wird?

Ein erfolgreicher Flußverkehr ist stets auf die Eisenbahnen angewiesen. Eine Eisenbahn kann zu beliebigen Orten führen, sie kann ihren Weg direkt nach einem Fabriktor nehmen. Ein Boot kann aber nur dem Flußlauf folgen. Mit Ausnahme der Beförderungsstrecke, die innerhalb der Schleppgrenze des Flußufers beginnt und endet, muß der Transport der Güter auf dem Schienenwege erfolgen. Der andere Teil des Transportes sollte und wird aus wirtschaftlichen Gründen nur auf dem Wasserwege vor sich gehen, sofern die Strecke des Wassertransportes im Verhältnis lang genug ist, um durch die Billigkeit der Beförderungsart die Kosten der Umladung aufzuwiegen. Außerdem gibt es noch eine Menge Fälle in denen die Eisenbahn durch geschickt gewährte Vorrechte, durch Einrichtung von Expreßdienst und Vermeidung doppelter Behandlung natürliche Vorteile erzielt, die nicht in Abrede gestellt werden können noch sollen.

Eisenbahnen sind und bleiben nun einmal das Rückgrat des Inlandverkehrs. Ein wirksamer Wasserstraßenverkehr ist ohne sie nicht denkbar. Hieraus leiten wir die Wechselwirkung ab, daß ein wirksamer Eisenbahnverkehr von der ausgiebigen Inanspruchnahme der Wasserwege abhängt. Durch Verringerung unwirtschaftlicher Ladung, Beteiligung am Ausgleich der Zugbelastungen, Uebernahme der Lasten des untergeordneten Verkehrs, Vermeidung von Wagenmangel können und werden Flüsse zu einem wesentlichen Faktor im Kampf der Eisenbahnen um ihre Leistungsfähigkeit werden. Und was am wichtigsten ist, der Fluß kann dem Volke als einem Wirtschaftsganzen Geld einbringen und weder die Eisenbahnen noch irgend ein anderes Beförderungsmittel werden verhindern können, daß er seinen Anteil zur Vermehrung des Wohlstandes beiträgt. Jeder Verkehrszweig sollte so betrieben werden, wie er sich unter den gegebenen Bedingungen am wirtschaftlichsten gestaltet, denn beide Verkehrsarten vereinigt schließen die Bedingungen in sich, durch welche ein Zusammenwirken am wirtschaftlichsten gestaltet wird.

Selbst, wenn sich solche Zusammenarbeit nicht als völlig wirtschaftlich erweisen sollte, würden sie die Umstände dennoch gebieterisch erfordern. Ich habe bereits ausgeführt, daß gegenwärtig das Streben der Eisenbahnen mehr dahin geht, die Transportmöglichkeiten auf den vorhandenen Linien intensiver zu gestalten, als neue Linien zu bauen. Dieses Verfahren kann jedoch nicht auf unbegrenzte Zeit ausgedehnt werden. Wenn unser Binnenhandelsverkehr sich künftig um 50 oder 100% vermehren sollte, ist es klar, daß die bestehenden Eisenbahneinrichtungen, selbst bei höchster Ausnutzung, diesen Verkehr nicht bewältigen können. Schon längst standen wir in den dichtbevölkerten Teilen des Landes vor der Wahl, entweder unsere Wasserwege auf das äußerste auszunutzen oder zu ganz bedeutenden Kapitalanlagen für den Bau neuer Eisenbahnlinien zu schreiten. Es ist die Frage, in welcher Höhe und unter welchen Bedingungen die Eisenbahnen die erforderlichen Beträge würden erhalten können. Von größerer Bedeutung jedoch als diese Frage ist die Gefahr der Verschwendung, die im Leihen von Billionen Dollars zum Ausbau eines neuen Schienentransportweges liegt, wenn die Natur uns in unseren großen Flüssen Wege gegeben hat, die unter Anwendung einiger weniger Millionen Dollars für den Handelsverkehr dienstbar gemacht werden können. Der Mississippi, der Missouri, der Ohio und andere sind zumindest ebensogute Frachtführer wie die gleichlaufenden Eisenbahnlinien. Ihre Leistungsfähigkeit vernachlässigen, hieße ein Naturgeschenk ungeachtet fortwerfen und der Nation ungeheuer erhöhte Ausgaben auferlegen, die niemandem zum Vorteil gereichen.

Die Schaffung angemessener Kanäle für den Zukunftsverkehr unseres Wasserstraßennetzes, hauptsächlich den des Mississippitales, ist — dank der in letzter Zeit betriebenen liberalen Kongreßpolitik und der emsigen Tätigkeit der Heerestechniker — der Vollendung ein gutes Stück nähergerückt. Was zu tun übrig bleibt, ist hinsichtlich der Kosten äußerst gering und äußerst notwendig bezüglich der Wirkung auf den Handelsverkehr. Die vorhandenen Lücken im Wasserstraßennetz des Mississippi, die wir so schnell als es unsere Mittel erlauben, beseitigen werden, haben die Weiterentwickelung des Verkehrs in dem gleichen Maße verzögert, wie sie im Verhältnis ihrer wirklichen Ausdehnung schwache Bindeglieder sind, wo sie eine ununterbrochene Kette bilden sollten. Der Ausbau des Ohio z. B. ist — im Geldwert ausgedrückt — ungefähr zu 85% vollendet. Aber sein Handelsverkehr beträgt nicht 85%, auch nicht 25% von dem, was er betragen wird, wenn der unvollendete Teil, der die oberen und mittleren kanalisierten Strecken vom Hauptlauf des Mississippi trennt, vollendet sein wird. Er gleicht einer meist normalspurig angelegten Eisenbahn, die eine Schmalspurverbindung mit anderen Eisenbahnnetzen hat. Dieser Vergleich läßt sich in wechselndem Maße auf den Mississippi, den Missouri und die anderen Flüsse des Tales anwenden. Merzen wir diese lückenhaften Schmalspuranlagen aus, so wird das Wasserstraßennetz zum ersten Male in der Geschichte den ihm gebührenden Platz in unserer nationalen Wirtschaft als eine große, umfassende Erleichterung des vereinigten Verkehrswesens einnehmen.

Wie aber kann dieses Zusammenwirken erreicht werden? Die besten Köpfe der Eisenbahn- und Wasserstraßenbehörden bemühen sich eifrig um die Lösung dieser Frage. Viel ist in dieser Hinsicht schon durch die Tätigkeit der Inlandwasserstraßenverbände erreicht worden, die nachgewiesen haben, daß bei gerechter Verteilung der Einnahmen auf Eisenbahn- und Wasserfrachtführer für gemeinsam geleistete Arbeit nicht nur der Schiffer einen höheren Frachtanteil erzielt, sondern, daß eine solche Regelung für jeden Frachtführer eine Quelle fortdauernder Einnahmen bedeutet."

Sekretär Davis erwähnte dann das Verkehrsgesetz vom Jahre 1920, demzufolge die Eisenbahnen ermächtigt sind, eine reichlich bemessene Rücklage mit der Maßgabe zu machen, „den Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehr in weitestem Umfange zu fördern und zu erhalten". In Ausführung dieser Richtlinien sagte er, „möge die zwischenstaatliche

Handelskommission die Tarife hoch oder niedrig festsetzen, oder die gemeinschaftlichen Eisenbahn- und Wasserstraßentarife herunter- aber nicht heraufsetzen. Sie möge die Eisenbahnen auffordern, im Benehmen mit den Wasserstraßen Gemeinschaftstarife zu schaffen, selbst wenn einzelne Eisenbahnverwaltungen mit dem Hinweis protestieren, daß ein solches Verfahren sie einer bestimmten Beförderungsmenge, die ihnen sonst zufallen würde, beraubt. Sie möge die Schlüsselung der gemeinsamen Eisenbahn- und Wassertarife auf einer Grundlage vornehmen, wie sie weder dem Eisenbahn- noch dem Wassertransportführer gefällt. Die Kommission kann und wird den Eisenbahnen das Recht absprechen, mit den Flußfrachtführern in eine Form zügellosen Wettbewerbes zu treten, der letzten Endes die begreifliche Ursache der Zerstörung des wertvollen Wasserstraßenverkehrs ist. Hier wäre die Schaffung eines grundlegenden Gesetzes am Platze, das die vereinigten Flußspediteure veranlassen würde, ihre Tätigkeit in dem Augenblick wieder aufzunehmen, in dem die Wasserstraßen in vollem Umfange ausgebaut sein werden und das Kapital die Ueberzeugung gewonnen hat, daß seine auf diesem Gebiete getätigten Geldanlagen als hinreichend gesichert angesehen werden können. Wenn den Eisenbahnen gezeigt würde, daß sie durch Mitarbeit Vorteil haben und durch Wettbewerb keinen Schaden erleiden, werden sie ihre Mitarbeit nicht versagen. Wenn den privaten Geldgebern bewiesen wird, daß diese Form der Zusammenarbeit die Kapitalanlage in derartigen gemeinsamen Betrieben vorteilhaft gestaltet, werden sie nicht säumen, Geld in das Unternehmen zu stecken.

In Verfolg unserer gegenwärtigen weitausschauenden nationalen Politik des Zusammenschlusses des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs, zu dem sich künftig der Kraftwagen- und Luftverkehr gesellen wird, müssen wir mit den gegebenen Verhältnissen rechnen, die in ihrer gegenwärtigen Gestaltung bereits in ihrer überwiegenden Mehrzahl ein überaus wertvolles Gut darstellen. Wir müssen unsere großen, weitverzweigten Flußläufe mit ihren Nebenflüssen, unsere Küstenströme sowie unsere Kanäle, soweit ihr Ausbau vollendet, unsere Seen und Küstengewässer in engem Zusammenhang und nicht im Gegensatz zu unseren Eisenbahnen ausnutzen. Die Eisenbahn muß vielmehr stets das Rückgrat unseres vereinigten Verkehrswesens bleiben, so daß uns in absehbarer Zeit ein derart ideal gestaltetes Transportwesen beschert wird, wie es der menschliche Geist nur erdenken kann."

„Unsere Politik soll sein: Zusammenarbeit, nicht Wettbewerb!"

Der Präsident der Illinois Central Railroad, C. H. Markham, der am 2. Dezember 1925 auf dem Jahresessen des Traffic Club in St. Louis im Hotel Chase sprach, äußerte sich in abfälliger Weise über das im Wettbewerb zwischen Eisenbahn und anderen Verkehrseinrichtungen bestehende Mißverhältnis und forderte dringend die Schaffung eines einheitlichen Verkehrswesens in Amerika.

Mit ihm saßen auf der Rednertribüne weitere 9 Eisenbahnpräsidenten und 16 Vizepräsidenten.

Der Redner wandte sich zunächst gegen die den Fluß- und Kraftwagenspediteuren regierungsseitig gewährten Geldbeihilfen. Er führte aus, daß es keinen ehrlichen Wettbewerb bedeute, wenn den konkurrierenden Verkehrsunternehmungen auf Kosten der Steuerzahler Wegerecht und Wegemöglichkeit gewährt würde. Die unterschiedliche Behandlung der einzelnen Unternehmungen trete besonders klar zu Tage, wenn man in Betracht ziehe, daß die Eisenbahntarife so hoch bemessen sein müssen, um neben vielen anderen Dingen auch noch Steuern zahlen zu können, die zum Teil zum Ausbau und zur Instandhaltung der Straßen, Kanäle und Flußläufe verwandt würden. Durch ein derartiges Verfahren werde vielen Verkehrszweigen die Möglichkeit genommen, mit billigeren Preissätzen zu arbeiten.

Angriffe auf die Kritik.

„Während die Eisenbahntarife hoch genug bemessen sein müssen, um im Hinblick auf die den Eisenbahnen in Gestalt von Gleisanlagen und Schienenmaterial erwachsenen beträchtlichen Kapitalanlagen die Schaffung eines Rücklagefonds zu ermöglichen, brauchen die gleichen Ausgaben bei der Tarifgestaltung derjenigen Verkehrsunternehmungen, denen es zurzeit möglich ist, mit den Tarifen der Eisenbahn in Wettbewerb zu treten, nicht in Ansatz gebracht werden."

Markham wandte sich darauf gegen die Kritiker der Eisenbahntarife und sagte: „Die gleichen Personen, welche die Betriebs- und Anlagekosten der Eisenbahn nicht als Grundlage für die Festsetzung der Tarife anerkennen wollen, sind die ersten, die auf die unleugbare Tatsache hinweisen, daß die Wasserstraßentarife einzig und allein auf den niedrigen Betriebskosten und den verschwindend geringen Anlagekosten beruhen — abgesehen von den nicht in Rechnung gestellten Anlagekosten, die durch Steuerzahler des Landes aufzubringen sind —. Wenn, wie diese Personen annehmen, die Eisenbahntarife in so weitgehendem Maße dem angeblichen Bedürfnis irgend eines bestimmten Gewerbes oder irgend eines Landes entsprechend gestaltet würden, warum sollten die Wasserstraßentarife nicht auch auf der gleichen Grundlage gebildet werden können und warum werden hierbei gerade die angeblichen Vorteile der Wasserstraßen hinsichtlich der Betriebs- und Anlagekosten so völlig übersehen?"

Das Volk zahlt.

„Das Volk zahlt die Kosten des Verkehrs in jeder Form. Die scheinbare Ersparnis, die der Oeffentlichkeit durch bestimmte Transportarten erwächst, mag sehr wohl nur dadurch bedingt werden, daß die in Form von Steuern erhobenen Beträge, welche die niedrigen Frachtsätze ermöglichen, nicht in der Verkehrsertragsberechnung erscheinen. Es können aber auch Ausfälle anderer Art entstehen, z. B. durch Transportverzögerungen, durch finanzielle Unverantwortlichkeit der Frachtführer, durch die Notwendigkeit häufiger Zu- und Entladung im Umschlagverkehr, durch stärker hervortretendes Bedürfnis, umfangreichere Warenvorräte an Hand zu haben — was wiederum eine erhöhte Kapitalfestlegung bedeutet —, durch örtliche Behinderungen einer bestimmten Verkehrsart, Unterbrechungen durch Wetter usw."

„Die billigste Beförderungsart ist nicht immer die wirtschaftlichste."

Redner erstrebt Zusammenarbeit.

Markham forderte gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsarten. „Jede Verkehrsart, die in den Vereinigten Staaten Aussicht auf Erfolg haben soll, muß wahrhaft national sein," sagte er. „Ein bestimmtes Land kann sich nicht willkürlich in Handels- oder Industrieeinheiten zerlegen. Der eine Teil kann sich nicht auf diese, der andere Teil nicht auf jene Verkehrsart einstellen. Der Verkehr muß sich ergänzen, ineinandergreifen und muß gegenseitig austauschbar geordnet sein, wenn bei seiner Durchführung die großmöglichste Wirtschaftlichkeit erzielt werden soll. Das bedeutet nur in übertragener Form den typisch amerikanischen Handelsgrundsatz der Massenherstellung. Dem Lande kommt ein großzügig gehandhabter Verkehrsbetrieb billiger zu stehen als ein begrenzter; beim Ackerbau ist Abwechselung ein guter Grundsatz, in anderen Geschäftszweigen hingegen bewährt er sich nicht."

Die Eisenbahn an erster Stelle.

Markham betonte, daß die Entwicklungsgeschichte Amerikas eine Eisenbahngeschichte gewesen sei. Er äußerte Zweifel daran, ob irgend eine andere Verkehrsart alle die überlegenen Diensteigenschaften und die allgemeine Zugänglichkeit

aufzuweisen habe, wie sie die Eisenbahn gegenwärtig biete. „Solange Besseres nicht geboten werden kann," sagte er, „liegt kein Anlaß vor, Bestehendes zu ändern. Es ist unklug, einen Vogel in der Hand für zwei Vögel, die sich im Gebüsch befinden oder befinden könnten, hinzugeben." Der Redner hob die Vorteile der Eisenbahnen lobend hervor und erklärte, daß die Eisenbahnen in den verflossenen Jahren bewiesen hätten, daß sie nicht nur fähig wären, alle übernommenen Gütermengen zu befördern, sondern sich auch allen künftig gesteigerten Bedürfnissen entsprechend weiter zu entwickeln. „Die Eisenbahnen bewältigen heute einen größeren Verkehr als sie dies je vorher im Verlaufe ihrer Geschichte getan haben und leisten mehr, als sie je vorher geleistet haben. In jeder zweiten oder dritten Woche dieses Jahres hat die Zahl der beladenen und abgefertigten Wagen mehr als eine Million betragen, wobei Wagenmangel nicht zu beobachten war."

Bessere Ausrüstung.

„Die Eisenbahnen sind in der Lage, längere und schwerere Züge zu befördern, als je zuvor. Die Gleisanlagen sind besser, als sie es je waren, nie war das Material in besserem Zustande als heute, nie zuvor stand die Gesinnung der Eisenbahnbediensteten auf höherer Stufe", führte er aus. „Die Kapitalinvestierungen der Eisenbahn haben in den drei letzten Jahren alle Rekorde gebrochen. Es gibt weder ein Stocken in der Bewältigung des gegenwärtigen Verkehrs, noch sprechen irgendwelche Anzeichen dafür, daß die Eisenbahn nicht in der Lage sein wird, mittels geeigneter Vorkehrungen einem künftig bis aufs äußerste gesteigerten Verkehr gewachsen zu sein." Betrachtet man die Schnelligkeit und die Beschaffenheit des heutigen Eisenbahndienstes, so ergibt sich, daß der als Fracht gezahlte Dollar niemals ein besseres Geschäft in der Eisenbahngeschichte dieses Landes gemacht hat.

Markham führte weiter aus, daß, solange die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen nicht zurückgehe und solange keine Anzeichen des Verfalles an ihnen zu bemerken seien, keine Veranlassung vorläge, nach einer anderen Einrichtung Umschau zu halten, um die Eisenbahn zu ersetzen. „Ich sehe nicht ein, warum wir auf eine künstliche Entwicklung anderer Transportmittel so großen Wert legen, und zwar unter dem Vorwand, daß die Eisenbahnen bei der Durchführung der ihr zufallenden Verkehrsaufgabe entweder versagt oder zu versagen gedroht haben.

Wenn der Verkehrsausbau auf Grund einer derartig falschen Voraussetzung durchgeführt werden soll, wird das einzige Ergebnis die Schwächung des Verkehrswesens des Landes als Ganzen die Folge sein."

Unheilvolle Befürchtungen.

Markham befürchtet unheilvolle Folgen, wenn die gegenwärtige Verkehrspolitik in Unordnung gerät oder geschwächt wird. „Wer kann vorhersagen, welche Richtung die Neuorientierung des Handelsverkehrs nehmen wird? Gemeinden, die unter unserem gegenwärtigen Verkehrsprogramm blühen und gedeihen, werden nur noch bedeutungslose Flecken sein, wenn die Verkehrsrichtung, der sie ihren Aufschwung verdanken, geändert würde. Die Aenderungen, von denen so große Vergünstigungen erwartet werden, können sich leicht in das gerade Gegenteil verkehren und im wahren Sinne des Wortes „boomerangs" werden. Wirtschaftliche Gerechtigkeit muß aufs Ganze gesehen herrschen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen des Wettbewerbs gleiche sind und daß alle in Betracht kommenden Faktoren hierbei Berücksichtigung finden. Wir müssen vor allem territoriale Eifersüchteleien vermeiden. Wenn der zeitweilige Vorteil eines Landesteiles lediglich auf dem zeitweisen Nachteil eines anderen Landesteiles beruht, so ist das Ergebnis überhaupt kein Gewinn, sofern das Land als Ganzes hiervon berührt wird und das Gesetz von Angebot und Nachfrage, das in den Preisen zum Ausdruck kommt, wird den Unterschied wieder auszugleichen versuchen. Wenn nicht die von uns gebotene Lösung des Verkehrsproblems als ein Sieg für das Land als Ganzes angesehen werden kann, ist sie kein Sieg und je eher wir diese Tatsache erkennen, desto eher werden wir zu einer gesunden, endgültigen und dauernden Lösung des Problems gelangen."

Die Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung

Bereits in der Januarnummer haben wir (auf Seite 26) den Inhalt der am 12. Dezember 1925 getroffenen Entscheidung des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich mitgeteilt. Bei der Bedeutung, die dem Urteil besonders im Hinblick auf die in Aussicht stehende Denkschrift des R. V. M. zu der Frage der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung beigemessen werden dürfte, bringen wir nachstehend eine wörtliche Niederschrift des gesamten Urteils.

In der Streitsache des Deutschen Reiches, vertreten durch den Herrn Reichsverkehrsminister in Berlin, Antragstellers,

gegen

I. das Land Preußen, vertreten durch die Preußische Staatsregierung,
Antragsgegner,

II. die Länder Bayern, Sachsen, Baden und Hessen, vertreten durch die Staatsregierungen dieser Länder,
Beteiligte,

betr. den Umfang der in Art. 97 Abs. 5. der Beichsverfassung bezeichneten Rechte

hat der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich in der öffentlichen Sitzung vom 12. Dezember 1925, an welcher teilgenommen haben:

I. als Richter:
1. der Präsident des Reichsgerichts Dr. Simons als Vorsitzender,
2. der Reichsgerichtsrat Dr. Rosenberg II.,
3. der Reichsgerichtsrat Oelschlaeger,
4. der Reichsgerichtsrat Dr. Pietzcker,
5. der Oberverwaltungsgerichtsrat Dr. Groethuysen,
6. der Oberverwaltungsgerichtsrat Bachmayer,
7. der Oberverwaltungsgerichtsrat Gebhardt,

II. als Protokollführer:
der Justizobersekretär Krauss,

nach mündlicher Verhandlung für Recht erkannt:

Das Reich ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die ihm durch Artikel 97 der Reichsverfassung übertragenen Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung durch selbstgeschaffene Behörden durchzuführen.

Von Rechts wegen.

Tatbestand.

Art. 171 der Reichsverfassung bestimmt: Die Staatseisenbahnen, Wasserstraßen und Seezeichen gehen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich über. Soweit bis zum 1. Oktober 1921 noch keine Verständigung über die Bedingungen der Uebernahme erzielt ist, entscheidet der Staatsgerichtshof. Gemäß diesen Bestimmungen hatte das Reich im Jahre 1919 mit den Ländern Verhandlungen über die Uebernahme der Wasserstraßen eingeleitet. Da eine Verständigung jedoch auf Schwierigkeiten stieß, die zunächst nicht behoben werden konnten, stellte das Reich mit einer Klage vom 10. Januar 1921 bei dem derzeitigen vorläufigen Staatsgerichtshof den Antrag, festzustellen,

1. daß die in einer Anlage 1 A verzeichneten Wasserstraßen nebst ihrem Zubehör am 1. April 1921 in das Eigentum und die Verwaltung des Reichs übergehen,
2. daß die Zuständigkeiten der Landeszentralbehörden hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung usw. der Wasserstraßen am 1. April 1921 auf das Reichsverkehrsministerium übergehen,
3. daß es hierbei nach dem 1. April 1921 Aufgabe und Recht der Reichsregierung sei, die Einrichtung eigener Reichsbehörden vorzunehmen, ohne dabei an Bedingungen der Länder gebunden zu sein.

Zu einer mündlichen Verhandlung über diese Klage ist es nicht gekommen, vielmehr wurden die Verhandlungen zwischen Reich und Regierungen der Länder fortgesetzt, mit dem Erfolge, daß ein Staatsvertrag geschlossen wurde, der u. a. vom Reichstage durch Gesetz vom 29. Juli 1921 (RGBl. 1921, S. 961) bestätigt ist. Sodann ruhte das Verfahren längere Zeit, weil die Anträge 1 und 2 durch den Staatsvertrag ihre Erledigung gefunden hatten und im übrigen eine einstweilige Regelung erzielt war. Unter dem 6. Dezember 1924 erklärte der Reichsverkehrsminister in einem an den vorläufigen Staatsgerichtshof gerichteten Schriftsatz, daß er den Antrag 3 unter dem Vorbehalt zurücknehme, ihn erneut vor dem (endgültigen) Staatsgerichtshof vorzubringen.

Bei letzterem beantragte der Reichsverkehrsminister sodann in einem Schriftsatze vom 8. Dezember 1924, zu erkennen, daß die Reichsregierung berechtigt ist, die ihr durch Art. 97 der Reichsverfassung übertragenen Aufgaben der Reichswasserstraßenverwaltung durch selbstgeschaffene Behörden durchzuführen. Dieser Antrag war zunächst gegen das Land Preußen gerichtet, es wurde jedoch den übrigen Ländern anheimgestellt, sich zur Wahrung ihrer Interessen an dem Verfahren zu beteiligen.

Demzufolge sind Preußen auf beklagter Seite beigetreten die Länder Bayern, Sachsen, Baden, Hessen. Gegenüber dem Beitritte Badens hatte das Reich einen Vorbehalt gemacht, der sich durch eine Erklärung Badens erledigt hat. Ebenso hatte das Reich gegenüber Hessen einen Vorbehalt gemacht, dem Hessen in seiner Erklärung vom 14. September 1925 widersprochen hat.

Preußen erklärte hinsichtlich des Verfahrens, die jetzt vorliegende Klage sei identisch mit der vor dem vorläufigen Staatsgerichtshof angebrachten; die Abweichungen des Klageantrages seien unwesentlich. Daraus ergebe sich, daß nach § 35 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof vom 9. Juli 1921 (RGBl. 1921, S. 905) der vorläufige Staatsgerichtshof allein zuständig bleibe und das Verfahren also vor ihm fortgesetzt werden müsse. Ein dahingehender Antrag werde gestellt.

Das Reich hat hierauf erwidert, die Zurücknahme der Klage vor dem vorläufigen Staatsgerichtshofe sei zulässig; das eingeschlagene Verfahren entspreche genau dem vom Staatsgerichtshofe in seiner Entscheidung vom 27. September 1924 gebilligten. Daß Preußen in dem ersten Verfahren einen Widerklageantrag erhoben habe, stehe nicht entgegen.

Weiter hat Preußen die Zuständigkeit des Staatsgerichtshofes bestritten. Eine Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art im Sinne des Art. 19 der Reichsverfassung sei nicht gegeben. Es herrsche Streit über die zukünftige Ausübung der Verwaltungshoheit des Reiches über die Wasserstraßen. Im Staatsvertrage (§§ 11—20) sei die Art der Ausübung vorläufig geregelt. Nach § 30 Abs. 1 sollten die weiteren Ergänzungen und Aenderungen, falls eine Einigung nicht erzielt werde, durch den Staatsgerichtshof vorgenommen werden. Diese Tätigkeit des Staatsgerichtshofes falle unter den § 71 Ziffer 3 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof; der Gerichtshof sei dann nach § 18, Ziffer 2 des genannten Gesetzes zu bilden. Insbesondere liege ein Fall des Art. 19 der Reichsverfassung, eine Streitigkeit nicht privatrechtlicher Art, um deswillen nicht vor, weil zunächst entschieden werden müsse, ob die Organisationsfrage zu den Uebernahmebedingungen, über die der Staatsgerichtshof in der Besetzung gemäß §§ 17, 18, Ziffer 2 des Gesetzes zu entscheiden habe, gehöre. Erst wenn hierüber Klarheit geschaffen sei und dann ein Land seine Mitwirkung versage oder unzulässige Bedingungen stelle, sei ein individualisierter Streitfall gegeben, der nach Art. 19 der Reichsverfassung entschieden werden müsse.

Preußen bat, sowohl über die Frage der Zulässigkeit des Verfahrens, als auch die der Zuständigkeit des Staatsgerichtshofes vorweg durch Zwischenurteil zu entscheiden.

Das Reich erwiderte, die Suvsumtion der Organisationsfragen unter den Begriff der Uebernahmebedingungen sei unzulässig. Dann aber müsse die Entscheidung nach Art. 19 der Reichsverfassung erfolgen, und es stehe nichts im Wege, daß der Staatsgerichtshof die erbetene deklaratorische Feststellung treffe.

Preußen blieb in weiteren Ausführungen auf seinem Standpunkt bestehen. Es sei zu betonen, daß vor dem vorläufigen Staatsgerichtshofe eine materielle Widerklage erhoben sei, die nicht dadurch in Wegfall komme, daß die Klage zurückgenommen werde, über die also der vorläufige Staatsgerichtshof entscheiden müsse. Die Erhebung von Klagen und Widerklagen seien staatsrechtliche Akte, die nicht nach zivilprozessualen Begriffen zu beurteilen seien. Daß die Organisationsfrage zu den Bedingungen der Uebernahme gehören sollte, sei die bewußte Absicht und das Ziel der von bayerischer Seite bei den Verfassungsberatungen gestellten Abänderungsanträge gewesen. Diese Abänderungsanträge seien Gesetz geworden. Es müsse deshalb zunächst der Versuch einer Einigung mit den Ländern in Form formulierter Vorschläge und Gegenvorschläge gemacht werden. Es werde beantragt, der Staatsgerichtshof wolle erkennen, daß die in den §§ 11—20 des Staatsvertrages vom 31. März/26. September 1921 getroffene Regelung der Behördenorganisation den Vorschriften der Reichsverfassung nicht widerspricht und zwar auch dann, wenn diese oder eine ähnliche, von dem gleichen Grundgedanken getragene Regelung in den noch abzuschließenden endgültigen Staatsvertrag übernommen wird.

Das Reich bat um Abweisung dieses Antrages. Es müsse, wie auch Preußen anzunehmen scheine, die Vorfrage entschieden werden, ob die Organisationsfrage Gegenstand der Uebernahmebedingungen sei oder nicht. Zur Entscheidung sei der für Art. 19 der Reichsverfassung zuständige Senat des Staatsgerichtshofes berufen. Die Entscheidung gehöre nicht in dasjenige Verfahren, das auf Grund des Art. 171 zur Feststellung der Uebernahmebedingungen selbst bestimmt sei.

Die Sache selbst anlangend hat das Reich ausgeführt, bei den Verhandlungen über die Durchführung des Art. 97 der Reichsverfassung seien hinsichtlich der Bildung der Reichswasserbehörden verschiedenartige Wünsche der Länder hervorgetreten, die sich auf das Zusammenarbeiten dieser Behörden mit den Organen der Landesverwaltung der Länder bezogen. Das Reich habe stets behauptet und behaupte noch heute, hinsichtlich der künftigen Organisation seiner Behörden von den Ländern unabhängig und an eine Verständigung mit ihnen nicht gebunden zu sein. Daß dieser Standpunkt berechtigt sei, ergebe sich aus der Entstehungsgeschichte des Art. 97. In dem ersten Verfassungsentwurf sei nur bestimmt worden, daß das Reich befugt sein solle, die Wasserstraßen durch Vertrag zu Eigentum oder in Verwaltung zu übernehmen. In Abänderung dieses Vorschlages sei aber dann dem Reich die Aufgabe gestellt worden, die Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen; das Vertragsmoment sei ausgeschaltet. Weiter habe man die Art der Uebernahme bei Wasserstraßen und Eisenbahnen gleich behandeln wollen.

Wie bei den Eisenbahnen müsse also auch bei den Wasserstraßen die Uebernahme aller Behörden auf das Reich erfolgen. Auch in dem Schriftsatze Preußens vom 21. Februar 1921 in der früheren Sache sei anerkannt, daß die Bestimmungen über die Eisenbahnen auch für die Wasserstraßen maßgebend sein sollten. Das gleiche habe in der Denkschrift des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Mai 1919 Ausdruck gefunden. Dem Geiste der Weimarer Verfassung entspreche die Uebergabe der gesamten Verkehrsanstalten in die Hand des Reiches durchaus. Ihm seien in der Verfassung hinsichtlich der Wasserstraßen die Enteignungsbefugnis, die Tarifhoheit, sowie die Strom- und Schiffahrtspolizei endgültig übertragen. Dann könne nicht wohl bestritten werden, daß es selbst zu bestimmen habe, durch welche Behörden es seine Hoheitsrechte ausüben wolle. Das Recht zur Bildung eigener Behörden sei auch von den Ländern in den Verhandlungen in Heilbronn, in Würzburg und in Dessau nicht grundsätzlich abgelehnt, sondern es sei nur eine Mitwirkung in Anspruch genommen. Die gegenwärtig gemäß dem Vertrage vom Juli 1921 provisorisch zugelassene Mediatverwaltung der Länderbehörden lasse eine sachgemäße Verwaltung nicht zu. Einer Darlegung der Gründe für diese Stellungnahme des Reiches bedürfe es nicht, da es sich nur um die Feststellung seines verfassungsmäßigen Rechtes handele. Eine gegenseitige Abhängigkeit großer Verwaltungen in ihrer Organisationstätigkeit sei auf die Dauer unmöglich. Nach Feststellung der Berechtigung des Reiches werde eine Verständigung mit den Ländern über Einzelheiten erreicht werden können.

Preußen erwiderte, in den vom Reiche geführten Verhandlungen mit den Länder sei von letzteren die Berechtigung des Reiches zur Schaffung eigener Behörden niemals anerkannt. Das ergebe sich insbesondere aus den Bamberger Verhandlungen. Einzelne Aenderungen in den früheren Schriftsätzen seien ohne Bedeutung. Keineswegs sei das Reich durch seine Verfassung zwingend verpflichtet, die Verwaltung der Wasserstraßen durch eigene Behörden auszuführen. Die Gleichstellung der Verantwortung der Eisenbahnen mit der der Wasserstraßen sei innerlich nicht begründet. Die Eisenbahnen seien lediglich Verkehrsanstalten; die großen Ströme seien die Lebensadern für die gesamte Volkswirtschaft; sie seien die Hauptvorfluter des Landes und damit die Regulatoren für die ganze Landeskultur; sie hätten die Abwässer aufzunehmen und hätten eine besondere Bedeutung als Kraftquellen und Wasserversorger. Es möge sein, daß die Väter der Reichsverfassung sehr einseitig die Verkehrsinteressen im Auge gehabt hätten, doch berechtige das nicht, die Ströme so zu behandeln, als seien sie reine Verkehrsanstalten, wie die Eisenbahnen. Vielmehr sei in Art. 97 ausdrücklich anerkannt, daß die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren seien. Das bedeute, daß die Beteiligung der Länder sich auch in organisatorischer Beziehung auszuwirken habe. Die Entstehungsgeschichte des Art. 97 enthalte nichts, was der Stellungnahme Preußens widerstreite. Die im 8ten Ausschusse der Nationalversammlung vorgenommene Abänderung des Verfassungsentwurfes habe keineswegs das Vertragsmoment ausgeschaltet, vielmehr die Uebernahme der Wasserstraßen im Wege der Verständigung angeordnet. Dieser Gesichtspunkt sei auch für die schließliche Verfassung maßgebend geblieben, denn nur als ein Surrogat der Verständigung trete, wenn eine solche nicht erzielt werden könne, die Entscheidung des Staatsgerichtshofes ein. Möglich sei, daß man zunächst das Bestreben gehabt habe, die für die Eisenbahnen getroffenen Vorschriften auch für die Wasserstraßen nachzubilden, daß vielleicht auch anfangs die der Bildung reichseigener Behörden entgegenstehenden Bedenken im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten nicht klar erkannt seien. Diese Erkenntnis sei aber sehr bald hervorgetreten und habe zwingend zu der jetzigen Stellungnahme Preußens geführt.

Das Reich und Preußen haben in weiteren Schriftsätzen ihre Auffassungen zu rechtfertigen gesucht. Das Reich hat ausgeführt, daß es mit ernstestem Bemühen eine Verständigung mit den Ländern erstrebt habe, die sich jedoch nicht habe erreichen lassen. Eine dauernde Verkoppelung der Reichswasserstraßenverwaltung mit sämtlichen Länderverwaltungen sei unmöglich. In ganz vereinzelten Fällen (Teile der Elbe, Teltow-Kanal) habe das Reich einer Mandatsverwaltung zugestimmt, für die gesamten Wasserstraßen würde das jedoch zu großen Unzuträglichkeiten führen. Preußen betonte, daß seinerseits die Verhandlungen nicht abgebrochen seien, vielmehr eine Fortführung für zweckdienlich gehalten werde. Es wiederholte weiter nachdrücklich, daß die Organisationsfrage einen Teil der Uebernahmebedingungen im Sinne des Art. 171 bilde. Gleichfalls wurde wiederholt beantragt, zunächst lediglich über die prozessualen Einwände zu verhandeln. Preußen könne nicht darauf verzichten, die für eine sachgemäße Verwaltung der gesamten Wasserwirtschaft sich ergebenden Nachteile einer unmittelbaren Reichsverwaltung der Wasserstraßen auch in seinen Einzelheiten eingehend darzulegen. Diese würde sich erübrigen, wenn den prozessualen Einreden stattgegeben werde. Es werde deshalb einstweilen nur der — oben ausführlicher wiedergegebene — Antrag gestellt, zu erkennen, daß die im Staatsvertrage getroffene einstweilige Regelung der Reichsverfassung nicht widerspreche.

Die beigetretenen Länder haben sich den Ausführungen Preußens angeschlossen. Sachsen hat hinzugefügt, für Zölle und Verbrauchssteuern sei im Art. 83 der Verfassung ausdrücklich bestimmt, daß ihre Verwaltung durch Reichsbehörden zu erfolgen habe. Aehnliches sei für Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen im Art. 88 und für die Eisenbahnen im Art. 89 vorgeschrieben. Bei den Wasserstraßen liege es aber anders, weil diese nicht nur Verkehrswege seien, sondern auch andere Funktionen hätten. Die vorläufige Regelung des Staatsvertrags habe sich durchaus bewährt, Unzuträglichkeiten seien nicht zu Tage getreten. Für die Wasserstraßen würde bei Schaffung reichseigener Mittel- und Unterbehörden eine Doppelverwaltung eintreten müssen, wodurch die Verwaltung nicht erleichtert, sondern erschwert werde. Aktiver oder passiver Widerstand der Landesbehörden, falls diese bestehen blieben, sei nicht zu erwarten. Die Schaffung reichseigener Behörden werde finanziell unwirtschaftlich sein. Das Reich trat diesen Ausführungen entgegen.

Auch Hessen betonte, daß die vorläufige Regelung durch den Staatsvertrag sich bewährt habe. Das Reich gab zu, daß die hessischen Behörden die Zusammenarbeit mit dem Reich möglichst erleichtert hätten, exemplifizierte aber auf die Verhältnisse der kanalisierten Mainstrecke, an der drei Landesbehörden beteiligt seien.

In der mündlichen Verhandlung vom 12. Dezember 1925 widerholten und ergänzten die Parteivertreter die vorstehend wiedergegebenen Ausführungen. Die Antragsgegner betonten, die Klage vor dem vorläufigen Staatsgerichtshofe habe nicht ohne ihre Zustimmung zurückgezogen werden können. Eine neue Klage dürfe nur auf Grund eines neuen Tatbestandes erhoben werden. Der Staatsvertrag von 1921 bestimme ausdrücklich, daß Zusätze und Aenderungen gegenüber der vorläufigen Regelung nur durch Vertrag erfolgen könnten. Preußen hob, indem es nunmehr auch seine bisher vorbehaltenen Bedenken materieller Art klar legte, insbesondere hervor, es könne ihm nicht zugemutet werden, daß die Verwaltung von Teilen seines Gebietes aus seinem Organismus herausgenommen würden. Vor allem sei es unzulässig, daß preußische Bezirke in die Grenzen reichseigener Behörden eingegliedert würden, die nicht in Preu-

ßen ihren Sitz hätten. Endlich änderte Preußen seinen Widerklageantrag dahin ab, daß er in seinem letzten Teile lautete: und zwar auch dann nicht, wenn diese . . . . Regelung zu einer endgültigen wird. Das Reich erwiderte, daß die sämtlichen Ausführungen der Länder zur Sache selbst sich nicht auf Rechtsgründe stützten, sondern sich gegen die Zweckmäßigkeit der Reichsverfassung richteten und deshalb keine Beachtung finden könnten. Die Hauptsache bleibe, daß die Frage der Behördenorganisation nicht zu den Uebernahmebedingungen gehöre, vielmehr grundsätzlicher Art sei. Die Zurücknahme der Klage müsse vor erfolgter Verhandlung zulässig sein, besonders wenn sie, wie hier, im öffentlichen Interesse liege.

Entscheidungsgründe.

Zur Entscheidung steht zunächst die prozessuale Frage, ob es zulässig war, daß das Reich den bei dem vorläufigen Staatsgerichtshof anhängigen Antrag 3 seiner erstangestellten Klage zurücknahm und ihn in etwas abgeänderter Wortfassung bei dem in Gemäßheit des Gesetzes vom 9. Juli 1921 errichteten Staatsgerichtshof aufs neue einbrachte. Die Hauptbedenken hiergegen werden von den Antragsgegnern aus § 35 des genannten Gesetzes entnommen, woselbst bestimmt ist: Der nach Art. 172 der Reichsverfassung gebildete Senat bleibt zuständig für die zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes bei ihm anhängigen Sachen.

Es ist zunächst hervorzuheben, daß Verfahrensvorschriften, die für den Streitfall von Bedeutung sein könnten, sich ebensowenig in der Geschäftsordnung des Staatsgerichtshofes, wie in der des vorläufigen Staatsgerichtshofes finden. Einige Bestimmungen der Zivilprozeßordnung sind für entsprechend anwendbar erklärt, jedoch nicht diejenigen, die sich auf das eigentliche Verfahren beziehen, vor allem nicht die auf Widerklage bezüglichen. Wollte man trotzdem die Verfahrensvorschriften der Zivilprozeßordnung, wenigstens als Richtschnur, heranziehen, so würde sich ergeben, daß diese der Zurücknahme des Antrages 3 der ersten Klage und der neuen Anbringung desselben Antrages nicht entgegenstehen. Dahingestellt kann bleiben, ob die Widerklage als rechtshängig anzusehen ist. Zwar tritt nach § 281 ZPO. die Rechtshängigkeit einer Widerklage erst mit der Geltendmachung in der mündlichen Verhandlung ein — die neuere Vorschrift des § 281 über die Erhebung einer Widerklage durch Zustellung eines Schriftsatzes bestand seinerzeit noch nicht —, aber es könnte sich immerhin fragen, ob diese Bestimmung auch dann analog anzuwenden ist, wenn, wie in dem Verfahren vor dem Staatsgerichtshof, eine mündliche Verhandlung nicht obligatorisch ist. Jedenfalls würde aber grundsätzlich die Vorschrift des § 271 eingreifen, nach welcher die Klage ohne Einwilligung des Beklagten bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung des Beklagten zur Hauptsache zurückgenommen werden kann. An diesem Ergebnis würde nichts geändert, wenn die Widerklage als erhoben anzusehen wäre. Denn in Wahrheit handelt es sich nicht um eine Widerklage im Sinne des § 33 ZPO., sondern nur um eine in positive Form gekleidete Negation des Klagantrages. Nach § 33 gehört zum Begriffe einer Widerklage, daß ein sachlich selbständiger, wenn auch mit der Klage in Zusammenhang stehender Gegenanspruch vorliegt. Daran fehlt es hier. Der Klagantrag 3 ging auf Feststellung, daß es Aufgabe und Recht der Reichsregierung sei, die Einrichtung eigener Reichsbehörden vorzunehmen, ohne dabei an Bedingungen der Länder gebunden zu sein; der Widerklageantrag erstrebte die Feststellung, daß die Einrichtung der Behörden nur nach vorheriger vertraglicher Einigung mit den Ländern erfolgen dürfe. Das ist inhaltlich nur eine Negation des Klageantrages; es wird negiert, daß das Reich von den Bedingungen der Länder unabhängig sei. Die anscheinend positive Hinzufügung, daß die Errichtung der Behörden nach Einigung mit den Ländern vorgenommen werden könne, ist eine Selbstverständlichkeit, die von keiner Seite bestritten war. Die weitere anscheinend ebenfalls positive Hinzufügung, daß beim Mangel einer Einigung der Staatsgerichtshof „auch hierüber", das heißt über die Errichtung der Behörden als eine Bedingung der Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich zu entscheiden habe, ist ebenso nur eine aus der Verfassung nicht unmittelbar ergebende Folge für den Fall, daß der Standpunkt des Reiches sich als unberechtigt erweisen sollte. An einem sachlich selbständigen Gegenanspruch nach § 33 fehlt es mithin. Sonach ist die Sachlage nicht so, daß, selbst wenn die Zurücknahme der Klage zulässig ist, doch etwa ein mit der Widerklage geltend gemachter Anspruch rechtshängig bleiben würde.

Sollten die Bestimmung der Zivilprozeßordnung nicht oder nicht in erster Reihe herangezogen werden können, so würde das Verfahren, soweit es in der Geschäftsordnung nicht geregelt ist, vom Staatsgerichtshof in einer den Interessen der sämtlichen Beteiligten gerecht werdenden Weise durchzuführen sein. Auch von diesem Standpunkt aus würde der Gerichtshof zu keinem anderen Ergebnisse gelangen können. Ein schutzwürdiges Interesse der Antragsgegner, daß die Entscheidung nicht vom Staatsgerichtshof getroffen wird, ist aus ihren Ausführungen nicht zu entnehmen. Preußen hat geltend gemacht, die Erhebung einer derartigen Klage sei ein staatsrechtlicher Akt, der nicht beliebig vorgenommen, wieder zurückgenommen und nochmals vorgenommen werden könne. Allein wenn die Verfassung die Entscheidung über die wiederstreitenden Interessen einem Gerichtshofe anvertraut hat, so muß dieser nach bestimmten Verfahrensregeln verhandeln, und es erscheint nicht angängig, die letzteren davon abhängig zu machen, ob im Einzelfalle einer Klageerhebung ein besonders staatsrechtlicher Charakter innewohnt.

Sonach ist nur zu erörtern, ob der im Eingang bereits angeführte § 35 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof der Zurücknahme und Wideranbringung der Klage entgegensteht. Das trifft gleichfalls nicht zu. Im § 35 ist ausgesprochen, daß der vorläufige Staatsgerichtshof (Senat) für die bei ihm anhängigen Sachen zuständig bleibt. Der ersichtliche Zweck dieser Vorschrift geht dahin, daß die Ueberleitung der anhängigen Sachen auf den neu errichteten Staatsgerichtshof nicht notwendig erfolgen muß. Das ist eine Zweckmäßigkeitsvorschrift. Deshalb ist nicht angeordnet, daß die Zuständigkeit des früheren Senats eine ausschließliche ist. Vielmehr ist mit dem Sinne des § 35 wohl vereinbar, daß den Parteien ihre prozessualen Rechte auf Zurücknahme von Anträgen gewahrt bleiben, ohne daß dadurch etwa ein Verlust des materiellen Rechtes eintritt. Das muß umsomehr gelten, als einige der vom Reichstag gewählten Mitglieder des früheren Senats jetzt nicht mehr dem Reichstage angehören, der Senat also einstweilen gar nicht zusammentreten kann.

Aus diesen Gründen ist es nicht zu beanstanden, daß das Reich den Streitfall dem Staatsgerichtshof zur Entscheidung unterbreitet hat.

Die Antragsgegner berufen sich weiter darauf, daß nicht ein Streitfall nach Art. 19 der Reichsverfassung vorliege, daß der Streit vielmehr die Bedingungen der Uebernahme der Wasserstraßen (Art. 171) betreffe, und daß der Staatsgerichtshof deshalb nicht in der Besetzung nach § 18, Z. 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1921, sondern nach § 18, Z. 2 des Gesetzes zu entscheiden habe. Auch hierin kann den Antragsgegnern nicht zugestimmt werden. Die Beantwortung der Frage ist davon abhängig, ob die Behördenorganisation zu den Bedingungen der Uebernahme gehört. Das mußte verneint werden. Ob der Art. 97 der Reichsverfassung dem Reiche gegenüber den Ländern nur die Oberaufsicht über die Wasserstraßenverwaltung durch eine Zentralbehörde überträgt und die Landesbehörden nur verpflichtet, den Weisungen dieser oberen Reichsbehörde Folge zu leisten, oder ob mit der Verwaltung auch die Behördeneinrichtung auf das Reich übertragen werden sollte, ist eine Frage der Aus-

legung der Reichsverfassung, nicht aber eine Frage der Bedingungen des Ueberganges, wie sie durch Staatsvertrag zu regeln wäre. Denn es ist überhaupt kein Staatsvertrag denkbar, solange diese Vorfrage nicht geregelt ist. Wie sehr die Frage der Behördenorganisation nach dem Staatsrechte des neuen Reiches als Sache der verfassungsrechtlichen Regelung zu gelten hat, erhellt aus mannigfachen Bestimmungen der neuen Reichsverfassung. Im alten Reiche fand — ganz abgesehen von den Reservatrechten — eine Mediatverwaltung in erheblicherem Umfange statt, so bei der Verwaltung des Heerwesens, der Zölle, Steuern und Abgaben (Laband, 5. Aufl., Bd. 4, S. 413, 440, 470 usw.). Im neuen Reiche ist die Verwaltung innerhalb der dem Reiche überwiesenen Aufgaben vielfach zentralisiert, und es ist bei dieser Neuregelung in der Verfassung teilweise ausdrücklich, teilweise stillschweigend die Errichtung von Reichsbehörden vorgeschrieben. Wenn Art. 79 bestimmt, daß die Verteidigung des Reiches Reichssache ist, so ist, wie allseitig anerkannt, damit gesagt, daß die Verwaltung des Heerwesens durch Reichsbehörden zu geschehen hat. Art. 83 schreibt ausdrücklich vor, daß die Zölle und Verbrauchssteuern durch Reichsbehörden verwaltet werden. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen unterliegen gemäß Art. 88, wie gleichfalls allgemein anerkannt, der Verwaltung des Reiches durch eigene Behörden; das gleiche ist für die Eisenbahnen durch Art. 92 bestimmt. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich zunächst soviel, daß die Verfassung nicht nur die grundsätzliche Vorschrift, wer die genannten Staatsangelegenheiten zu verwalten hat, sondern auch die Form, in welcher Art, besonders durch welche Behörden, die Verwaltung durchzuführen ist, als Sache der verfassungsmäßigen Regelung angesehen hat. Diesem Sinne würde es widersprechen, wenn man annehmen wollte, daß bei den Wasserstraßen die Frage der Behördenorganisation eine abweichende Regelung finden, nämlich einer Verständigung zwischen dem Reich und den Ländern überlassen bleiben sollte. Insbesondere kann das nicht daraus geschlossen werden, daß im Art. 97 die Art der zu errichtenden Behörden, ob reichseigene oder Behörden der Länder, nicht ausdrücklich erwähnt ist. Denn das ist in ausdrücklicher Form auch nicht im Art. 79, Verwaltung des Heerwesens, geschehen. Es muß deshalb geschlossen werden, daß die streitige Frage, durch welche Behörden die Verwaltung der Wasserstraßen zu erfolgen hat, durch Auslegung der Reichsverfassung zu klären ist. Daraus ergibt sich weiter, daß die Streitfrage in den Rahmen des Art. 19 der Reichsverfassung fällt, und daß mithin der Staatsgerichtshof nach Maßgabe des genannten Art. 19, also in der durch § 18, Ziffer 1 des Gesetzes über den Staatsgerichtshof vorgeschriebenen Besetzung zu entscheiden hat.

Es ist somit in die materielle Beurteilung des Streitpunktes einzutreten. Die Entscheidung hat sich auf zwei Erwägungen, die die Angelpunkte des gesamten Streites bilden, zu stützen. In erster Linie muß es als das gegebene, natürliche und das dem unbefangenen Verständnis naheliegende erscheinen, daß dasjenige Organ, das eine staatliche Einrichtung zu verwalten hat, selbst bestimmen kann, welcher Unterorgane es sich bei der Durchführung der Verwaltung bedienen will, woraus ohne weiteres folgt, daß es sich zu dem Zwecke eigene Unterorgane schaffen kann. Der Regel nach wird nur das eine Gewähr für das reibungslose Funktionieren der Verwaltungsstellen und für die folgerichtige Durchführung der von der Oberbehörde festgesetzten Verwaltungsgrundsätze geben. Mediatverwaltung durch die Behörden eines anderen staatlichen Komplexes, oder gar Mandatsverwaltung, kann nur die Ausnahme bilden. Wer die Verwaltung zu führen hat und für die Verwaltung verantwortlich ist, muß nach natürlicher Anschauung seine Einrichtung so treffen können, daß er seiner Verantwortung genügen kann. Dieser natürliche Grundsatz hat in der neuen Reichsverfassung in allen den bereits erwähnten Fällen Anerkennung gefunden, in denen von der Mediatverwaltung des alten Reiches zur eigenen Verwaltung übergegangen ist; er entspricht also dem Geiste der neuen Verfassung. Er entspricht ebenso dem Streben nach Zentralisierung, das von vornherein im Verfassungsausschuß zur Geltung gelangte, wie dies gleich anfangs vom Berichterstatter Haußman unter Billigung aller Beteiligten betont ist (Verh. der Nationalvers. Bd. 328, S. 1828). Bezeichnend ist in dieser Richtung, daß gerade diejenige Bestimmung der Verfassung, die eine Art Mediatverwaltung für Abgaben zulassen wollte, Art. 84, welche Bestimmung übrigens nach der Annahme mancher nur versehentlich in die Verfassung aufgenommen ist, durch die spätere Entwicklung umgestaltet ist. Man muß danach schließen, daß es dem Geiste der Verfassung entspricht, bei Angelegenheiten des Reiches im Zweifel von einer Mediatverwaltung durch Landesbehörden abzusehen.

Nun ist freilich Preußen und den auf Preußens Standpunkt stehenden Ländern in zweiter Linie zuzugeben, daß bei den Wasserstraßen die tatsächlichen Verhältnisse verwickelter liegen, als bei den übrigen der Verwaltung des Reiches unterstellten Angelegenheiten. Dem Reiche ist die Verwaltung der Wasserstraßen nur soweit, als diese dem Verkehre dienen, nebst dem, was hiermit in unlösbarem Zusammenhange steht, Schiffahrtspolizei, Tarifhoheit, Enteignungsbefugnis, übertragen, Art. 97, Abs. 1, 5. Die Wasserstraßen kommen aber auch als Vorfluter und Kraftquellen in Betracht, und insoweit ist ihre Verwaltung nach der Verfassung den Ländern verblieben, ebenso die Sicherheits- und Gesundheitspolizei, Deichpolizei, Fischereinutzung usw. Ohne Frage können sich daraus Schwierigkeiten ergeben, wenn die Interessen verschiedener Berufskreise, Landwirtschaft, Industrie, Schiffahrtsgewerbe, einander widerstreiten. Diese Schwierigkeiten, welche die Antragsgegner zum Mittelpunkt ihrer Einwendungen gemacht haben, sind aber im Verfassungsausschuß von Anfang an erkannt, der Berichterstatter Koch hat sich im Ausschuß darüber geäußert, und das hat dazu geführt, daß in den Art. 97 die Bestimmung des Absatzes 3 aufgenommen ist, wonach das Reich auf die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft Rücksicht zu nehmen hat (Verh. der Nationalvers. Bd. 336, S. 346 f.). Weiter sind die verfassungsgebenden Organe nicht gegangen, sie haben insbesondere nicht etwa anerkannt, daß jene Schwierigkeiten einen Einfluß auf die Verwaltungsorganisation ausüben sollten. Insofern hat das Reich nicht ohne Grund angeführt, daß die Bedenken der Antragsgegner sich letzten Endes gegen die Zweckmäßigkeit der Verfassungsbestimmungen richten. Die Vertreter der Länder haben keinen überzeugenden rechtlichen Gesichtspunkt anführen können, der die Auslegung der Verfassung nach einer anderen Richtung zu leiten vermöchte; ihre Ausführungen gipfeln nur darin, daß die reichseigene Verwaltung unzweckmäßig sei und denjenigen Interessen, deren Wahrnehmung ihnen verblieben sei, widerspreche. Das kann aber grundsätzlich nicht dazu führen, dem Art. 97 eine andere Auslegung zu geben, als dem Geiste der Verfassung und dem aus der Entstehungsgeschichte des Art. 97 herzuleitenden Willen des verfassungsgebenden Organes entspricht. Im Verfolg dieses Gedankens ist noch auf folgendes hinzuweisen. Es ist nicht einzusehen, wie der geschilderte Interessenkonflikt dadurch aus der Welt geschafft oder auch nur gemildert werden könnte, daß an die Stelle der reichseigenen Verwaltung eine Mediatverwaltung treten würde. Der Widerstreit der vom Reich und der von den Ländern zu vertretenden Interessen würde in derselben Weise bestehen bleiben. Er läßt sich in jedem Falle nur durch Verhandlungen der oberen Behörden im Sinne des Absatzes 3 des Art. 97 lösen; die mittleren und unteren Behörden, um die allein es sich hier handelt, würden an die Weisungen der ihnen vorgesetzten Oberbehörden gebunden sein.

Außerdem sei bemerkt, daß den Interessen der Länder durch § 12b, Abs. 2 des Staatsvertrages vom Jahre 1921, soweit ersichtlich, ein weitgehender Schutz zuteil geworden ist.

Sonach erscheint das Reich berechtigt, die Wasserstraßenverwaltung durch selbstgeschaffene Behörden durchzuführen. Es bedarf noch ein anderer Punkt der Erörterung, der zugleich mit der von Preußen erhobenen Widerklage in Zusammenhang steht. Ein Vertreter des Reiches hat in der Verhandlung ausgeführt, daß das Reich nach der Verfassung geradezu verpflichtet sei, die Verwaltung der Wasserstraßen nur durch eigene Behörden durchzuführen. Dem vermag der Staatsgerichtshof in diesem Umfange nicht zuzustimmen. Die Verwaltung durch eigene Behörden ist nach der Verfassung, insbesondere auch im Hinblick auf Artikel 5, allerdings als das Normale anzusehen; aber es ist nicht anzuerkennen, daß sie ausnahmslos für alle Fälle geboten ist. Dem widerspricht die besondere Gestaltung der hier in Betracht kommenden Flußläufe Deutschlands. Die Verhältnisse können in einigen Gebietsteilen so liegen, daß die Verkehrsinteressen nach der Art der Wasserstraßen oder des anliegenden Geländes unbedeutend sind, dagegen sehr erhebliche Interessen der Landeskultur oder der Wasserwirtschaft in Frage kommen. In solchen Fällen würde es Formalismus sein, wenn man die Wahrnehmung der Verkehrsinteressen durch eine Mediatverwaltung grundsätzlich für unstatthaft erklären wollte. Ebenso kann, worauf der Vertreter eines Landes hingewiesen hat, die Lage bei einzelnen Flußläufen derart sein, daß nach bereits bestehenden Verträgen für eine Reichsbehörde kaum mehr eine Tätigkeit vorhanden wäre. Für diese und ähnliche Fälle muß das gleiche gelten. In Berücksichtigung derartiger Verhältnisse erschien es angemessen, in der Entscheidung auszusprechen, daß das Reich nicht verpflichtet ist, eigene Behörden zu errichten. Damit erledigt sich dann zugleich die von Preußen erhobene Widerklage. Soweit sie mit den vorstehend entwickelten Grundsätzen im Einklang steht, erscheint sie berechtigt; im übrigen konnte ihr nicht stattgegeben werden.

Zum Schluß ist hinzuzufügen, daß die von den Parteien für ihre Stellungnahme vorgebrachten, hier nicht zu wiederholenden Erwägungen außenpolitischer, innenpolitischer und finanzieller Art eingehende Berücksichtigung gefunden haben, jedoch zu einem anderen Ergebnis nicht zu führen vermochten.

Aus diesen Gründen rechtfertigt sich die getroffene Entscheidung.

gez. Dr. Simons, Dr. Rosenberg II, Oelschlaeger, Pitzcker, Groethuysen, Bachmayer, Gebhardt.

Die technischen Erfolge der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg

Von Oberbaurat Dr. ing. Kupferschmid, Karlsruhe.

Die von 1907 bis 1918 durchgeführte Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg hat in neuerer Zeit eine über das lokale Interesse hinausgehende Bedeutung dadurch erlangt, daß auf den mit ihr erreichten Erfolgen fußend, dieselbe Regulierungsmethode auch für die Schiffbarmachung der etwa 125 km langen Rheinstrecke Straßburg—Basel empfohlen wird.

Von einer Erörterung der umstrittenen Frage, ob überhaupt bei dem anders gearteten und unfertigen Stromzustand in der Strecke Straßburg—Basel aus der unteren auf die obere Stromstrecke geschlossen werden darf, wird hier abgesehen. Dagegen soll untersucht werden, inwieweit die zwischen Sondernheim und Straßburg erreichten Erfolge, die offenbar vielfach unrichtig beurteilt werden, dem Ziele nahe kommen, welches bei der Projektierung und Ausführung der Regulierung angestrebt wurde. In dem „Entwurf für die Herstellung eines Niederwasserbettes zwischen Sondernheim und Straßburg“ von 1896/97 ist N. 23 ausgeführt:

„Nach den letztmals — 1885 — im gegenseitigen Benehmen der Wasserbaubehörden angestellten Ermittelungen entspricht dem gemittelten Niederwasser (= 1,50 m Köln)

am Pegel zu Maxau das Maß von	3,20 m
am Pegel zu Straßburg das Maß von	2,30 m

Kein Zweifel, wenn bei diesem Wasserstand im Oberrhein*) die Fahrwassertiefe von 1,50 m überall vorhanden wäre, so wären die Schiffahrtsbeteiligten zufrieden und die Regierungen der Uferstaaten wären z. Zt. nicht veranlaßt, eingreifende Verbesserungen ins Auge zu fassen. Jene Fahrwassertiefe ist aber nicht vorhanden und sie läßt sich bei den dermaligen Stromzuständen auch nicht durch Baggerungen herstellen und erhalten; ebensowenig ist anzunehmen, daß sie ohne weiteres Zutun sich mit der Zeit einstellen würde. Wenn nun aber für eine Umgestaltung wasserbettes bedeutende Anstrengungen mit Aufwendungen dieser Zustände durch künstliche Ausbildung eines Niedernamhafter Geldmittel gemacht werden sollen, so wird man das Ziel auch weiter stecken sollen. Man wird dahin zu streben haben, daß in der Rheinstrecke Mannheim—Straßburg die gleiche Fahrwassertiefe (2,00 m) geschaffen wird, wie sie für die Strecke St. Goar—Mannheim geplant ist und, wenn auch zur Zeit nicht überall vorhanden, doch erreichbar erscheint. Dabei sollte die Zahl der Tage, an welchen innerhalb des Jahres diese Fahrwassertiefe mindestens vorhanden ist, zwischen Mannheim und Straßburg nicht oder doch nicht erheblich kleiner sein, als in der Strecke St. Goar—Mannheim.

Der letzteren Bedingung wird entsprochen, wenn bei der Uebertragung des gemittelten Niederwassers vom Mittelrhein nach dem Oberrhein auch die Häufigkeit des Eintretens berücksichtigt wird. Der mit 1,50 m am Kölner Pegel übereinstimmende Wasserstand am Mainzer Pegel ist zu 0,70 m ermittelt, und der diesem Maß auch in der Zeitdauer annähernd entsprechende Wasserstand beträgt in runden Zahlen

am Pegel zu Maxau	3,00 m
am Pegel zu Straßburg	2,00 m

Der Maxauer Pegel kann für die Stromstrecke unterhalb, der Straßburger Pegel für jene oberhalb der Murgmündung als „maßgebend betrachtet werden“. Die Breite des Fahrwassers, innerhalb dessen die Tiefe von 2,00 m vorhanden sein soll, ist im Mittel zu 90 cm festgesetzt.

Bald nach Beginn der Bauarbeiten (1908) ist durch die Regierungskommission für die Rheinregulierung die Zahl für den Straßburger Pegel von 2,00 m auf 1,50 m herabgesetzt worden, sodaß 1,50 m Straßburg und 3,00 m Maxau für die Anlage der Regulierungswerke (Buhne, Leitwerke und Grundschwellen) nach der Höhe maßgebend blieben.

Von entscheidender Bedeutung für die Untersuchung des Erfolges der Regulierung ist der Ausgangs- (Vergleichs-) Wasserstand. Für die Bauausführung ist in der Denkschrift von 1896/1897 ein solcher aus dem gemittelten Niedrigwasser

*) Als Oberrhein ist hier der Gebrauchsweise in der Schiffahrt entsprechend die Stromstrecke oberhalb Mannheim bezeichnet. Die hydrographische Unterscheidung der Laufstrecke ist bekanntlich eine andere.

von 1885 auf Grund zahlenmäßiger Erwägungen abgeleitet, das Ergebnis sodann aber gefühlsmäßig stark nach unten abgerundet worden. Aber die schon 11 Jahre nach der Projektbearbeitung nötig gewordene Herabsetzung der Pegelzahl für Straßburg läßt erkennen, daß jener Ausgangswasserstand nicht dauernd an dieselbe Pegelzahl bei Kehl gebunden ist und heute wird auch bereits von den Schiffern und Steuerleuten behauptet, der Maxauer Pegel „zeige falsch" und die Beladung der nach Karlsruhe und Kehl—Straßburg gehenden Schleppzüge nach dem Kehler Pegel bemessen. Es geht also nicht an, der Untersuchung über die Erfolge der Regulierung jene Pegelzahlen — 1,50 m für Kehl und 3,00 m für Maxau — zu Grunde zu legen; vielmehr ist jeweils für die Zeitdauer, über welche sich die Untersuchung der Erfolge erstreckt, festzustellen, welche Zahlen an den Pegeln Kehl und Maxau dem Wasserstand entsprechen, der als gleichwertig mit dem 1896/1897 als Ausgangswasserstand genommen gelten kann.

Das Kriterium für jenen Ausgangswasserstand ist aus der Denkschrift von 1896/1897 nicht ohne weiteres zu ersehen, es ergibt sich aber, wenn auf die Wandlungen zurückgegangen wird, die der 1,50 m Kölner Pegel entsprechende Wasserstand an den wichtigsten Rheinpegeln vom „gemittelten Niedrigwasser" bis zum „gleichwertigen Wasserstand" von 1908 (Gl. W. 1908) durchgemacht hat.

Bei der ersten technischen Strombefahrung 1849 ist auf Grund der Pegelbeobachtungen in dem wasserreichen Jahrzehnt 1839/1848 als „gewöhnlicher niedrigster Wasserstand" später „gemitteltes Niedrigwasser" genannt, der Stand von 1,50 m Kölner Pegel mit einer Unterschreibungsdauer von im Mittel 10 Tagen im Jahr festgesetzt worden. Die zweite technische Strombefahrung 1861 behielt diese Festsetzung bei und erweiterte den früheren Beschluß dahin, daß dieser Wasserstand zum Ausgang für die Bemessung der Fahrwassertiefen zu nehmen sei, die beim Ausbau des Stromes in seinen einzelnen Strecken angestrebt werden sollten. Unter anderem wurden 2,00 m als die zwischen Coblenz und Mannheim (später zwischen St. Goar und Mannheim) anzustrebende Tiefe bezeichnet. Aber schon in der Denkschrift vom November 1879 über „die Regulierung der großen preußischen Ströme", die für den Ausbau des preußischen Rheins maßgebend blieb, ist darauf hingewiesen, daß dem Stand von 1,50 m Kölner Pegel für eine längere Periode durchschnittlich nicht mehr eine 10- sondern eine 20-tägige Unterschreitungsdauer entspreche.

Die nächste Anregung zu einer neuen Feststellung des gemittelten Niedrigwassers ging erst 1889 von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt aus. Sie führte zu dem Vorschlag des preußischen Rheinschiffahrtsinspektors in Koblenz, als gleichwertig mit Köln diejenigen Wasserstände an den übrigen Pegeln anzusehen, die im Jahrzehnt 1895/1904 die gleiche Unterschreitungsdauer aufwiesen, sowie ferner zur Entdeckung einer nicht unbeträchtlichen Tieferbettung des Stromes bei Köln. Die darauf zur Begutachtung berufene preußische Landesanstalt für Gewässerkunde nahm das von dem preußischen Rheinschiffahrtsinspektor aufgestellte Prinzip für die Ermittlung der gleichwertigen Wasserstände an, ermittelte die bei Köln zwischen den Jahrfünften 1886/90 und 1901/05 eingetretene Tieferbettung zu 28 cm und schlug in ihrem Gutachten zwei sogenannte gleichwertige Wasserstände (Gl. W.) vor, von denen der eine kurz als Gl. W. 1908 bezeichnet, mit einer aus dem Jahrfünf 1901/05 ermittelten 20tägigen Unterschreitungsdauer dem Stand von 1,50—0,28 = 1,22 m Kölner Pegel entspricht. Die technische Strombefahrung von 1908 hat sich dem angeschlossen und in Ziffer 2 des Schlußprotokolles vorgeschlagen, daß „für weitere umfassende Regulierungspläne die mit 1,22 m Kölner Pegel gleichwertigen Wasserstände als Grundlage dienen sollen". Dieses Schlußprotokoll hat die Genehmigung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erhalten. Ihm zufolge sind die entsprechenden Pegelzahlen

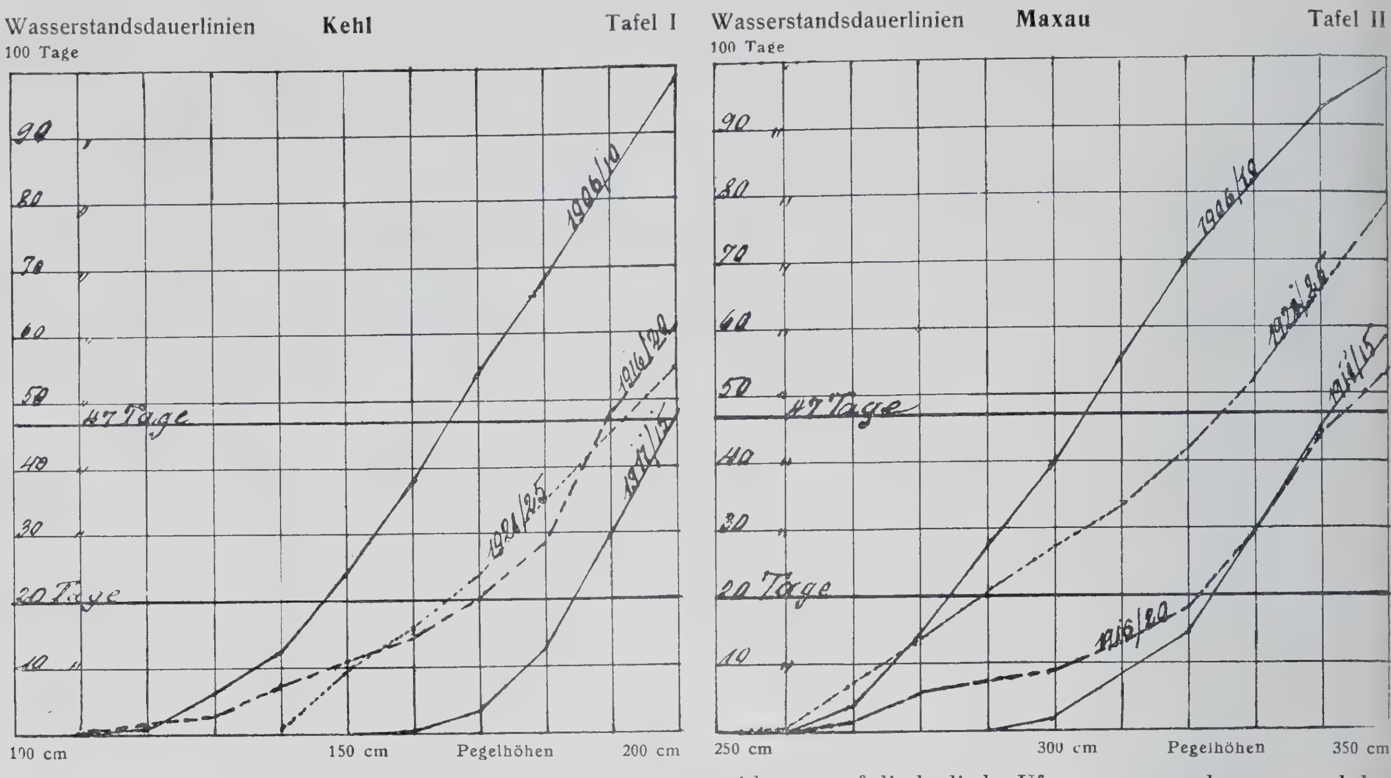
Pegel	1885	Gl. W. 1908	Gl. W. 1,22 Köln
Köln	1,50 m	1,50 m	1,22 m
Maxau	3,20 m	3,13 m	2,98 m
Straßburg	2,30 m	1,79 m	1,56 m

Es muß angenommen werden, daß die Kommissare, die bei der Technischen Strombefahrung 1885 mitgewirkt haben, die in der preußischen Denkschrift festgestellte 20-tägige Unterschreitungsdauer des gemittelten Niedrigwassers bei 1,50 m Kölner Pegel bekannt war, und da die Tieferbettung des Stromes bei Köln zwar schon ab 1886/90 eingesetzt hat, jedoch erst nach 1900 festgestellt wurde, so muß sowohl bei dem gemittelten Niedrigwasser von 1885 als auch bei der Ermittlung des Ausgangswasserstandes in der Denkschrift von 1896/97 mit einer 20-tägigen Unterschreitungsdauer gerechnet worden sein. Damit befindet sich auch die letzte der obigen Zahlenreihen für Gl. W. 1,22 Köln in Uebereinstimmung, woselbst die Zahlen für Kehl und Maxau bis auf wenige Zentimeter sich mit den 1908 für die Bauausführung angenommenen Zahlen decken. Endlich entspricht die 20-tägige Unterschreitungsdauer auch der Festsetzung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt von 1908 für umfassende Regulierungen. Hiernach ist der Untersuchung der Erfolge der Regulierung ein durch eine Unterschreitungsdauer von 20 Tagen während des unmittelbar vorausgegangenen Jahrfünf herabtarifierte Wasserstand zu Grund zu legen.

Für die Untersuchung stehen zur Verfügung

1. Die Wasserstandsbeobachtungen an den badischen Hauptpegeln des Rheins von 1906 bis Ende 1925. Der Pegel bei Straßburg wird durch den Pegel bei Kehl ersetzt, dessen Nullpunkt auf gleicher Höhe liegt und dessen Angaben der Wasserhöhe infolge der anderen Lage zum Talweg etwas, jedoch nur einige wenige Zentimeter von denjenigen am Straßburger Pegel abweichen. Bei der vorstehenden Untersuchung spielen diese Abweichungen keine Rolle.
2. Die allwöchentlich von den Wasserbauverwaltungen durch Peilung auf den Talwegsüberhängen ermittelten kleinsten Tiefen in der ganzen Strecke von Sondernheim bis Kehl sowie zwischen Sondernheim und Speyer aus den Jahren 1923 bis mit 1925.

Um den für die Jahre 1923 bis 1925 maßgebenden Ausgangswasserstand zu erhalten, sind aus den Wasserstandsbeobachtungen unter 1—5 durch Auszählen der Wasserstände in Abschnitten von 10 zu 10 cm an den Pegeln Kehl und Maxau für die vier Jahrfünfte 1906/10, 1911/15, 1916/20 und 1921/25 die Wasserstandsdauerlinien Taf. I und II ermittelt worden. Beiden Tafeln gemeinsam ist die Hebung der Wasserstandsdauerlinie vom ersten zum zweiten Jahrfünft. Bezüglich der anderen Jahrfünfte aber weichen sie insofern von einander ab, als bei Kehl vom zweiten zum dritten Jahrfünft ein Rückgang der Hebung um etwa 1/3 zu erkennen ist, der auch im letzten Jahrfünft sich fast unverändert erhält, während bei Maxau die Dauerlinien des zweiten und dritten Jahrfünfts sich nahezu decken, im letzten Jahrfünft dagegen die anfängliche Hebung um über die Hälfte zurückgeht. Was die Ursache dieser Abweichung ist, kommt hier nicht weiter in Betracht, die Tafeln zeigen aber, daß die beiden Pegel nicht zusammengehen. Es kann also für die Festlegung des Ausgangswasserstandes nur einer von ihnen in Frage kommen und zwar mit Rücksicht auf die nahezu vollständige Uebereinstimmung der Dauerlinien für das dritte und vierte Jahrfünft der Pegel bei Kehl, was auch der oben mitgeteilten Auffassung der Schiffer und Steuerleute entspricht. Der 20-tägigen Unterschreitungsdauer entspricht im Mittel der beiden Jahrfünfte 1916/20 und 1921/25 das Maß von 1,67 m am Kehler Pegel, das somit zum Ausgang für die



Untersuchung der Erfolge der Regulierung zu nehmen ist.

Werden von den unter 2. erwähnten Peilungen diejenigen unberücksichtigt gelassen, die bei den für die Schiffahrt nicht mehr kritischen Wasserständen — etwa über 2,50 m Kehler Pegel — stattgefunden haben, ferner die Ortsbezeichnung auf die badische Ufervermessung bezogen und das von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in den Jahresberichten eingehaltene Verfahren zur Bestimmung der Abweichung der wirklichen Fahrwassertiefen von der angestrebten auch hier angewendet, so erhält man für die Strecke Sondernheim—Straßburg die folgende Tabelle I:

Tabelle 1.

Datum der Peilung	Wasserstandzahl cm.	Festgestellte kleinste Fahrwassertiefe		Angestrebte Tiefe cm.	Fehlbetrag cm.	Datum der Peilung	Wasserstandzahl cm.	Festgestellte kleinste Fahrwassertiefe		Angestrebte Tiefe cm.	Fehlbetrag cm.
		Stromkilometer	Maß cm					Stromkilometer	Maß cm		
1923						**1925**					
30. 1.	205	128 475	200	238	38	5. 1.	144	184 700	170	177	7
26. 2.	254	128 475	290	287	—	12. 1.	152	131 475	150	185	35
19. 3.	231	192 900	250	264	14	19. 1.	145	184 800	160	178	18
26. 3.	254	128 650	230	287	57	26. 1.	131	121 400	140	164	24
27. 8.	247	170 225	230	280	50	—	—	184 500	160	164	4
17. 9.	198	183 100	200	231	31	2. 2.	165	190 600	190	198	8
24. 9.	236	170 375	220	269	49	9. 2.	143	127 100	150	176	26
1. 10.	211	190 300	200	244	44	23. 2.	165	127 100	160	198	38
8. 10.	237	180 500	240	270	30	9. 3.	158	131 475	180	191	11
22. 10.	255	129 850	240	288	48	—	—	19[illegible] 900	190	191	1
17. 12.	234	128 575	240	267	27	23. 3.	148	129 700	170	181	11
—	—	182 400	240	267	27	6. 4.	187	126 575	200	220	20
—	—	190 600	230	267	37	22. 6.	245	126 875	250	278	28
						—	—	131 525	250	278	28
1924						—	—	155 400	240	278	38
14. 1.	248	128 700	270	281	11	29. 6.	237	131 425	260	270	10
—	—	181 250	280	281	1	6. 7.	201	126 850	190	234	44
28. 1.	237	130 700	250	270	20	—	—	133 150	230	234	4
—	—	183 075	250	270	20	—	—	171 500	240	234	—
4. 2.	210	182 600	220	243	23	20. 7.	236	126 875	250	269	19
11. 2	200	128 725	230	233	3	—	—	155 900	270	269	—
—	—	171 600	240	233	—	27. 7.	244	127 275	270	277	7
—	—	181 150	220	233	13	—	—	156 950	250	277	27
18 2.	192	182 600	200	225	25	3. 8.	238	126 800	250	271	21
25. 2.	173	128 800	190	206	16	—	—	156 500	270	271	1
—	—	168 800	200	206	6	10. 8.	252	126 800	270	285	15
—	—	171 575	190	206	16	14. 9.	235	126 525	200	268	68
—	—	181 125	180	206	26	—	—	133 075	240	268	28
14. 3.	176	129 450	180	209	29	—	—	153 300	260	268	8
17. 3.	165	182 400	180	198	18	21. 9.	238	126 800	260	271	11
14. 10.	245	190 500	250	278	28	12. 10.	225	127 450	230	258	28
20. 10.	218	190 600	230	251	21	—	—	185 200	260	258	—
27. 10.	205	190 600	210	238	28	19. 10.	195	126 975	220	228	8
17. 11.	228	127 175	220	261	41	—	—	153 250	230	228	—
—	—	182 140	260	261	1	26. 10.	222	126 950	230	255	25
24. 11.	159	196 750	220	222	2	—	—	156 025	250	255	5
1. 12.	168	131 650	180	201	21	2. 11.	185	127 075	190	218	28
—	—	169 750	190	201	11	16. 11.	202	127 075	210	235	25
15. 12.	163	126 650	150	196	46	—	—	—	—	—	—
29. 12.	140	131 475	140	173	33	—	—	—	—	—	—

Werden in dieser Tabelle die nahe beisammenliegenden kleinsten Fahrwassertiefen in Gruppen, die auch die an den gleichen Stellen wiederkehrenden Untiefen enthalten, zusammengefaßt und nach Stromkilometern sowie nach Niederwasserperioden — im Allgemeinen von Anfang September des einen bis Ende des folgenden Jahres dauernd — geordnet, so geht sie in der folgenden Tabelle Ia. über.

Tabelle 1a.

Strom-kilometer	Fehlbeträge			
	1. Januar bis Ende März 1923 cm.	September 1923 bis Ende März 1924 cm.	September 1924 bis Ende März 1925 cm.	September bis Ende November 1925 cm.
126 575—126 950			46, 20, 28	44, 19, 21, 15, 35, 68, 11, 8, 25
127 075—127 450			41, 26, 38	7, 28, 25. 28
128 475—128 800	38, 57	27, 11, 3, 16,		
129 450		29		
129 700—129 850		48	11	
130 700		20		
131 400—131 650			21. 33, 35, 11, 28, 10, 24	
133 025—133 150				25, 28, 4
153 300				8
155 400			38	
156 025				5
156 500				1
156 950				27
168 800		6		
169 750			11	
170 225—170 375		50, 49		
171 575		16		
180 500		30		
181 250		1, 13, 26		
182 140			1	
182 400		27, 23, 25, 18,		
183 075—183 100		31, 20		
184 700			7, 18, 4	
190 300—190 600		44, 37	28, 21, 18 8	
192 900	14			
196 750—196 900			2, 1	

Hierin zählen die ganzen Niederwasserperioden 1923/24 und 1924/25 je 12 und 10 Gruppen, in denen die kleinsten Fahrwassertiefen unter den angestrebten bleiben. Die nur drei Monate umfassende Periode von Januar bis März 1923 hat nur drei solche Gruppen, was sich daraus erklärt, daß in dieser Zeit in Folge des hohen Wasserstandes bei weniger als 2,50 m Kehler Pegel überhaupt nur drei Peilungen gemacht wurden. Die gleichfalls nur drei Monate umfassende Periode von September bis Ende November 1925 dagegen zeigt infolge der weniger hohen Wasserstände 8 solche Gruppen. In Wirklichkeit wird die Zahl der Untiefen, d. h. derjenigen Stellen, an welchen die gepeilte Tiefe unter der angestrebten bleibt, noch beträchtlich größer sein, da neben den Stellen mit den kleinsten Tiefen in der Regel noch andere vorhanden sind, an denen die Tiefe zwar etwas größer ist, aber doch noch unter dem angestrebten Maß bleibt. Die aus der Tabelle gezogenen Schlüsse werden dadurch aber nicht abgeschwächt, sondern vielmehr bestätigt.

Von der ersten zur zweiten ganzen Niederwasserperiode wechseln die Stellen kleinster Fahrwassertiefe; eine Ausnahme macht nur die Strecke km 190,3 bis 190,6, wo die Untiefen während der beiden Perioden an der gleichen Stelle wiederkehren.

Was die Verteilung der kleinsten Fahrwassertiefen über die ganze Länge der Regulierung betrifft, so scheinen sie sich besonders häufig und mit größeren Beträgen bei km 126,5—133,1, 153,0—157,0, 169,7—171,6, 180,5—184,7 und 190,3—193,0 einzustellen. Bei der Kürze des Zeitraumes, über den sich die Peilungen erstrecken und mit Rücksicht darauf, daß außer den Stellen mit den kleinsten Fahrwassertiefen auch noch andere mit Untiefen vorhanden sind, darf hieraus aber noch nicht geschlossen werden, daß in den zwischenliegenden Strecken die angestrebte Tiefe ein für allemal erreicht sei.

Eine Auszählung der Fehlbeträge in Abschnitten von 10 zu 10 cm ergibt die folgende Uebersicht:

Maß des Fehlbetrages cm	Anzahl der Stellen einzeln	in Proz.
60—69	1	1,4
50—59	2	2,8
40—49	6	8,3
30—39	9	12,5
20—29	25	34,7
10—19	14	19,4
0— 9	15	20,9
	Zus. 72	100,0 %

Es könnte in Frage kommen, ob hierin nicht die Fehlbeträge unter 10 cm als nicht belangreich ausgeschieden werden dürfen. Mit Rücksicht darauf, daß die Feststellung der kleinsten Fahrwassertiefen im Talweg erfolgt ist und die Tiefe zu beiden Seiten des Talwegs in der Regel kleiner ist als in ihm, muß aber von einer solchen Ausscheidung abgesehen werden. Es ist also anzunehmen, daß 75 % aller Fehlbeträge unter 30 cm, 87,5 % unter 40 cm bleiben.

Bei der großen Zahl der Untiefen und da diese nicht an bestimmte Stellen gebunden sind, vielmehr nach Lage und Höhe wechseln, darf deren Beseitigung mit Baggerungen bei Niederwasser, die sich im Rahmen der Fahrwasserunterhaltung halten, nicht erhofft werden, ganz abgesehen davon, daß die Schiffahrt hierdurch stark belästigt würde. Aeußerenfalls könnte dieses Mittel etwa für die Beseitigung der weniger besonders großen Fehlbeträge, die etwa 40 cm überschreiten, in Frage kommen. **Die Schiffahrt kann also bei dem durch die Unterschreitungsdauer von 20 Tagen charakterisierten Wasserstand nicht mit 2,00 m, sondern höchstens mit 0,60 bis 1,70 m Fahrwassertiefe annehmen** und selbst diese beiden Zahlen erscheinen noch als zu groß, wenn man berücksichtigt, daß die Peilergebnisse im Talweg, also nicht an der höchsten Stelle des Fahrwasserquerschnitts entnommen sind. Dieses Ergebnis wird bestätigt durch die seit Monaten in der Tagespresse allwöchentlich erscheinenden Berichte über die Oberrheinchiffahrt, in denen für die nach Kehl—Straßburg gehenden Schleppzüge ein Tiefgang gleich der Wasserstandszahl am Kehler Pegel weniger 20—30 cm angegeben ist, also beispielsweise bei einem Pegelstand von 2,00 m zu 1,70 bis 1,80 m. Rechnet man die Flutung unter dem Schiffsboden mit 20 bis 30 cm, so würde hierdurch die kleinste Fahrwassertiefe im allgemeinen ungefähr gleich der Wasserstandszahl am Kehler Pegel zu rechnen sein.

Wenn diese Tatsache von den Schiffahrttreibenden noch nicht zum Anlaß von Reklamationen genommen worden ist, so rührt dies lediglich davon her, daß, wie die aus den Talwegspeilungen unter 2. gefertigte weitere Tabelle II (siehe Anlage) zeigt, die Fahrwassertiefen unterhalb Sondernheim zwischen km 213 und 223 ebenso gering oder noch geringer sind als zwischen Sondernheim und Straßburg. Wenn erst die zwischen km 213 und 223 im vorigen Jahr begonnene Regulierung die erhoffte Fahrwasserverbesserung gebracht haben wird, wird sich dies aber voraussichtlich ändern.

Es bleibt nun noch zu untersuchen, inwieweit die in der Denkschrift von 1896/97 betonte Gleichwertigkeit des Fahrwassers in der Strecke Sondernheim—Straßburg mit jenem in der Strecke St. Goar—Mannheim erreicht ist.

Tabelle 2.

Datum der Peilung	Wasserstandzahl cm.	Festgestellte kleinste Fahrwassertiefe		Angestrebte Tiefe cm.	Fehlbetrag cm
		Stromkilometer	Maß cm		
1924					
4. 2.	210	212 900	240	243	3
—	—	221 100	190	243	53
18. 2.	192	213 000	210	225	15
—	—	215 950	220	225	5
—	—	220 750	220	225	5
3. 3.	187	213 000	180	220	40
—	—	214 250	210	220	10
—	—	215 950	200	220	20
—	—	220 600	200	220	20
—	—	223 300	210	220	10
17. 3.	165	213 150	160	198	38
—	—	214 300	190	198	8
—	—	220 750	190	198	8
—	—	223 300	190	198	8
14. 10.	245	215 875	270	278	8
—	—	220 700	250	278	28
20. 10.	218	215 875	240	251	11
—	—	221 700	210	251	41
27. 10.	205	219 000	220	238	18
—	—	220 750	170	238	68
17 11.	228	220 600	240	261	21
24. 11.	189	220 225	190	222	32
1. 12.	168	213 150	180	201	21
—	—	220 800	160	201	41
8. 12.	172	213 000	180	205	25
—	—	220 750	160	205	45
15. 12.	163	213 100	160	196	36
—	—	214 300	190	196	6
—	—	219 000	180	196	16
22. 12.	152	214 300	180	185	5
—	—	219 000	170	185	15
23. 12.	147	213 000	140	180	40
29. 12.	140	213 000	140	173	33

Datum der Peilung	Wasserstandzahl cm.	Festgestellte kleinste Fahrwassertiefe		Angestrebte Tiefe cm.	Fehlbetrag cm.
		Stromkilometer	Maß cm		
1925					
5. 1.	144	219 000	160	177	17
12. 1.	152	215 700	180	185	5
—	—	219 000	170	185	15
—	—	220 600	170	185	15
19. 1.	145	220 675	170	178	8
16. 2.	173	220 675	190	206	16
23. 2.	165	220 750	180	198	18
2. 3.	172	219 025	190	205	15
—	—	220 700	190	205	15
23. 3.	148	220 750	170	181	11
30. 3.	178	219 000	200	211	11
—	—	220 700	190	211	21
6. 4.	187	220 700	200	220	20
14. 4.	215	220 750	220	248	28
22. 6.	245	214 250	250	278	28
29. 6.	237	214 250	250	270	20
6. 7.	201	213 100	230	234	4
—	—	214 250	220	234	14
—	—	220 750	220	234	14
20. 7.	236	214 300	250	269	19
20. 7.	236	220 800	250	269	19
20. 7.	236	222 600	250	269	19
27. 7.	244	214 300	240	277	37
27. 7.	244	220 800	260	277	17
27. 7.	244	222 700	260	277	17
14. 9.	235	214 300	250	268	18
21. 9.	238	214 300	270	271	1
—	—	222 700	220	271	51
19. 10.	195	222 250	200	228	28
26. 10.	222	222 250	240	255	15
2. 11.	185	222 250	210	218	8
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—

Die kritische Stelle des Fahrwassers in der Strecke St. Goar—Mannheim liegt im Bingerloch. Die Aussprengung des Bingerlochs auf die heutige Höhe war 1893/94 beendigt, die Sohle liegt darin 2,00 m unter 1,20 m oder auf — 0,80 m Binger Pegel. Dem gleichwertigen Wasserstand mit 20-tägiger Unterschreitungsdauer von 1908 (Gl. W. 1,22 Köln) entspricht 1,11 m am Binger Pegel. Somit betrüge bei diesem Wasserstand die Fahrwassertiefe in der Lochstrecke 1,91 m. Wegen der felsigen Beschaffenheit der Sohle im Bingerloch und der Beständigkeit des Nahegrundes können stärkere Schwankungen des Gl. W. 1,22 Köln am Binger Pegel gleichwertigen Wasserstandes*) als ausgeschlossen gelten, es darf also ungefähr mit dieser Fahrwassertiefe auch heute noch gerechnet werden. Vergleicht man damit die durchschnittlichen kleinsten Fahrwassertiefen zwischen Sondernheim und Straßburg mit 1,00—1,70 m, so bleibt für die letztere Strecke noch ein Fehlbetrag gegenüber dem Bingerloch von 20—30 cm. Die beiden Strecken sind sich also bezüglich des Fahrwassers nicht gleichwertig, und die vom Unterstrom nach Karlsruhe und Kehl—Straßburg gehenden Schleppzüge müssen bei Niederwasser entweder auf die Ausnützung der um 20 bis 30 cm größeren Fahrwassertiefe zwischen St. Goar und Mannheim verzichten oder für die Oberrheinfahrt in Mannheim leichtern.

Die vorstehende Untersuchung zeigt, daß zwar, wie von den Schiffahrttreibenden allgemein anerkannt wird und in der Entwicklung der Häfen Karlsruhe und Kehl—Straßburg zum Ausdruck kommt, mit der Regulierung gegenüber dem Zustand wie er vorher bestand, eine bedeutende Verbesserung des Fahrwassers erreicht worden ist. Wenn das Ergebnis hinter dem zurückgeblieben ist, was man sich im Entwurf versprochen hat, so liegt dies daran, daß die Regulierungsarbeiten 1918 unter dem Druck der politischen Verhältnisse eingestellt werden mußten und infolge davon die in der Denkschrift von 1896/1897 bereits angedeuteten feineren Regulierungsarbeiten an den Uebergängen und in den Kolken unterblieben, ohne die erfahrungsgemäß mit solchen Regulierungen nicht zum Ziel zu kommen ist. Es ist auffallend, daß auf diese Feinregulierungen, wie es den Anschein hat, überhaupt verzichtet wird, wiewohl dadurch fraglos mit einem nun mäßigen Aufwand dem angestrebten Ziele näher gekommen werden könnte, was nicht nur der Oberrheinhäfen, sondern auch der mit großen Schwierigkeiten kämpfenden deutschen Schiffahrt wegen zu begrüßen wäre, die doch seiner Zeit zu den Kosten der Regulierung beigezogen worden ist, ihre Hoffnungen aber nicht als vollständig erfüllt ansehen kann, so lange die Fahrwassertiefe zwischen Sondernheim und Straßburg nicht gleich jener zwischen St. Goar und Mannheim ist.

*) Die Nachprüfung mit Wasserstandsdauerlinien mußte unterbleiben, da die amtlichen Wasserstandsaufzeichnungen noch nicht veröffentlicht sind.

Die Wirkungen eines oberschlesischen Großschiffahrtsweges auf Ostdeutschlands Handel

Von Dr.-Ing. Repetzki, Breslau.

Für das Handels- und Verkehrsgewerbe im Bereiche der Oderwasserstraße ist der Geschäftsgang des oberschlesischen Industriegebiets von größter Wichtigkeit. Wenn, wie es heut der Fall ist, von 15 deutschen Hochöfen 9 ausgeblasen sind, so leiden in gleichem Verhältnisse Umschlag und Verfrachtung von Erzen und Zuschlägen zu Berg, von Eisenerzeugnissen zu Tal. Dem Steinkohlenbergbau sind zwar nach jahrelanger Flaute seit Juni v. J. infolge des Zollkriegs mit Polen bessere Absatzverhältnisse beschieden, doch kann diese Konjunktur eben ihrer Ursache nach kaum von Dauer sein.

Die Schuld an der Notlage ist — abgesehen natürlich von den Deflationsnöten — in erster Linie der ungünstigen geographischen Lage Oberschlesiens zum deutschen Hinterland beizumessen. Der erste große Verbraucherplatz außerhalb des Industriegebietes, Breslau, liegt 200 km, der nächste Seehafen, Stettin, rd. 600 km entfernt. Durch den notwendig hohen Frachtzuschlag zum Gestehungspreise wird aber die Wettbewerbsfähigkeit Oberschlesiens, damit der einschlägige Handel und hierdurch wiederum der Frachtenmarkt ungünstig beeinflußt. Frachtverbilligung für die oberschlesischen Industrieerzeugnisse verspricht somit einen Weg zur Belebung des ostdeutschen Handels.

Es ist eine Eigenart der Montanindustrie, daß sie mit Massengütern arbeitet, die nur ausnahmsweise eine schnelle Verfrachtung beanspruchen. Gerade unter solchen Verhältnissen ist die Wasserfracht die geeignetste Beförderungsart. Eine brauchbare Wasserstraße vom Herzen des oberschlesischen Industriegebietes an fehlt jedoch bisher. Die Oder selbst kann von Cosel ab wohl als solche gelten, wenn auch durch den Bau von Staubecken noch bedeutende Verbesserungen erzielt werden könnten. Einer stärkeren Benutzung der Oderwasserstraße durch die oberschlesische Industrie steht bisher vor allem die Höhe der Reichsbahnfracht zwischen Cosel und dem Industriegebiet entgegen. Selbst der im Jahre 1925 erstellte Kohlen-Umschlagssatz kann nur als bescheidene Hilfe angesehen werden, da aus geschäftsmännisch verständlichen Gründen Vertragsstrafen für Nichteinhaltung der festgesetzten Mindestmengen vereinbart werden mußten. Hierdurch wird zugleich die Tatsache beleuchtet, daß von der Reichsbahn der Dawesbelastung wegen nicht in unbegrenztem Außmaße Ausnahmesätze verlangt werden können; der oberschlesischen Industrie ist wirksam nur durch einen von der Reichsbahn unabhängigen, möglichst dem freien Wettbewerb überlassenen Zubringer zur Oder zu helfen.

Einen solchen stellt vor allem ein Großschiffahrtsweg Cosel—Gleiwitz dar. Nicht nur, daß sein Vorhandensein die Reichsbahn zu sorgfältigster Nachprüfung ihrer Frachtsätze bewegen würde; er verspricht vielmehr eine unmittelbare Verbilligung der Frachten gegenüber den heutigen gebrochenen Tarifen. Eingehende Berechnungen von Rischowski/Breslau und Kahle/Gleiwitz ergeben eine mögliche Ermäßigung gegenüber dem Umschlag in Cosel von rd. 1,50Mk./t. Sie könnte durch den Bau von werkseigenen Zubringerbahnen von den Industriewerken zum künftigen Hafen Gleiwitz noch um rd. 1 Mk. gesteigert werden.

Den Wert der angeführten Zahlen zunächst für den Kohlenhandel veranschaulicht am besten das Beispiel der Abwehr gegen die englische Kohle. In der folgenden Zahlentafel ist den bereits erwähnten möglichen Ersparnissen noch die Frachtermäßigung durch Ausbau der Oder selbst entsprechend den Berechnungen von Rischowski auf der Breslauer Tagung des Oderbundes im Mai v. Js. mit 1,15 Mk. zugeschlagen:

Zeit	frei Zeche		in Berlin		in Stettin	
	O/S.	engl.	O/S	engl.	O/S.	engl.
	Stück		Stück		Stück	
Febr. 1926	16,67	rd. 17,00	27,20	28,10	26,70	27,10 Mk.
mit Kanal	16,67	rd. 17,00	23,55	28,10	23,05	27,10 Mk.

Die Vorteile, welche dem ostdeutschen Kohlenhandel hieraus erwachsen, liegen auf der Hand. Es dürfte dem z. Zt. gleichfalls wenig günstig gestellten englischen Bergbau schwer fallen, aus eigener Kraft oder mittels weiterer staatlicher Subventionen die oben errechneten Loco-Preise zu unterbieten.

Weit wichtiger noch als die bloße Zunahme des Versandes z. Zt. bereits zu Wasser verfrachteter Sorten ist die Aussicht, weitere Kohlenklassen für den unmittelbaren Wasserversand zu gewinnen. Erstens wird nämlich im zukünftigen Hafen Gleiwitz des gleichbleibenden Wasserstandes wegen (gegenüber Schwankungen bis zu 5 m in Cosel) die Gefahr einer Minderung der wertvollen Grobkohlensorten ausgeschlossen bleiben; tatsächlich wurde für solche Sorten bisher der reine Bahnversand bevorzugt. Zweitens würde erst durch den Wasserversand die Ausfuhr geringerer Klassen — etwa für Kesselfeuerungen —, die heute möglichst im Industriebezirk selbst untergebracht werden, lohnend. Es bedeutet dies für den ostdeutschen Kohlenhandel eine beachtenswerte Hilfe gegen die billigste Art des Vertriebs von Kohlenenergie: gegen die langsam, aber unaufhaltsam fortschreitende Elektrifizierung.

Entsprechende Vorteile bieten sich dem Eisenhandel, ist die oberschlesische Eisenindustrie doch gezwungen, sogar ihre Rohstoffe weither heranzuschaffen. Frachtverbilligungen wirken auf den Loco-Preis der Eisenerzeugnisse also in doppeltem Maße ein. Bislang wird der verhältnismäßig geringe Vorsprung beispielsweise der Erzfracht Stettin—Gleiwitz von 7,30 Mk./t auf dem gebrochenen Wege gegen 8,30 Mk./t auf dem reinen Bahnwege durch die Notwendigkeit des Löschens und evtl. Stapelns in Cosel praktisch nahezu wettgemacht. Dagegen verspricht der Großschiffahrtsweg unter Annahme eines Frachtsatzes Stettin—Cosel von 5 Mk. je t Erz und einer Kanalfracht von 0,50 Mk./t eine Verbilligung der t Roheisen um $2 \times 2{,}80$ Mk., da für 1 t Roheisen rd. 2 t Erz erforderlich sind. Hierzu tritt noch eine Frachtverbilligung für Hochofen-Zuschläge ab Oppeln um rd. 1,50 Mk./t.

Wenn derart schon ein Aufblühen der Erzverschiffung zu Berg erwartet werden darf, so gilt dies noch mehr von der ganz darniederliegenden Talverschiffung von Eisenerzeugnissen. Unter Berücksichtigung der verbilligten Erzfracht käme die t Walzeisen in Berlin um rd. 30 Mk. billiger als heute zu Markte, die t Schienen um 25 Mk., was Handelsgrundpreis-Abschläge bis 15 v. H. ermöglicht. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse für Schiffbau-Eisen in Stettin, das ab 1. 10. 1924 mit 48,30 Mk./t eine um 392,7 % gegenüber dem Vorkriegsstande verteuerte Bahnfracht tragen mußte. Ueber diese einheimischen Märkte hinaus eröffnen sich dem ostdeutschen Handel und der Binnenschiffahrt ungeahnte Möglichkeiten durch den Plan des Oder—Donau-Kanals, an dem das oberschlesische Industriegebiet wirksam nur durch einen Stichkanal bis Gleiwitz angeschlossen werden kann.

Noch in einer Beziehung verspricht der oberschlesische Großschiffahrtsweg den ostdeutschen Handel anzuregen: die sehr beträchtlichen Lieferungen und der Transport der Baustoffe, Werkzeuge, Lebensmittel usw. während des Baues müssen der geographischen Lage nach vorzugsweise ihm zugute kommen.

Im übrigen würde die Möglichkeit des Löschens und Ladens in Gleiwitz auch der Schiffahrt wesentliche Vorteile bringen. Bei Fahrtziel Gleiwitz ist nämlich mit Bergfrachten zu rechnen, die jetzt den Bahnweg der Umladung vorziehen. Weiter kann in Gleiwitz dank der Nähe der Zechen bezw. Hütten mit gleichmäßigerer Beschickung, also mit einer Verkürzung der Kahn-Wartezeiten, gerechnet werden, die im Jahresdurchschnitt die verlängerte Fahrtzeit wettmachen dürfte. Hierzu kommt, daß in Cosel bei Hochwasser der Umschlag ausgesetzt werden muß; die günstige Fahrtiefe muß unausgenutzt vorübergehen, bis sich bei endlich fallendem Wasser die Kähne an den Oderschleusen stauen. Schließlich bietet die Stadt Gleiwitz Verfrachtern und Schiffern weit größere Annehmlichkeiten als Cosel/Oderhafen.

Zusammenfassend kann also gesagt werden, daß ein Großschiffahrtsweg Cosel—Gleiwitz nach vorgängiger Verbesserung der Oder-Wasserstraße dem ostdeutschen Handel und insbesondere der Binnenschiffahrt bedeutende Gütermengen zuführen muß. Ueberdies verspricht der Umschlag in Gleiwitz noch einige Vorteile für die Schiffahrt.

Die Wasserstraßenprojekte der Oder und ihre Entwicklung in den letzten 12 Jahren

Von Direktor Kurt Graetz.

Vorsitzender des Schiffahrtsvereins zu Breslau e. V., Oberstleutnant a. D.

(Fortsetzung aus der Februar-Nummer)

Fest steht — damit komme ich zu einem 2. Projekt, das im Laufe der letzten 12 Jahre immer wieder aufgetaucht, zurückgestellt und wieder neu projektiert worden ist —, daß man im Hinblick auf den Donau—Oder-Kanal jetzt mehr denn je geneigt ist, der westoberschlesischen Industrie ein Aequivalent durch den Ausbau des Klodnitzkanals zum Großschiffahrtswege zu gewähren. Das Ziel, das man mit dem (1822 beendeten) Bau des Klodnitzkanals erstrebte, war die Erschließung der oberschlesischen Berg- und Hüttenprodukte für den Verkehr. Diesen Ansprüchen genügte der Kanal, solange er noch nicht dem Konkurrenzkampf mit der Eisenbahn ausgesetzt war. Seit Herstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Coselhafen und Gleiwitz nahm der Verkehr auf dem Kanal, der mit seinen vielen Schleusen und der beschränkten Tragfähigkeit seiner Kähne nicht mehr wettbewerbsfähig war, stark ab. Wenn auch in den Jahren 1917—1920 — als während und nach dem Kriege — die auf dem Klodnitzkanal verkehrende Kahnzahl sich vergrößerte, tauchte doch gerade in diesem Jahre bereits der Plan auf, die Industrie vorteilhafter an den eigentlichen Umschlagshafen heranzubringen, da dies mit Hilfe von Kähnen, die eine Tragfähigkeit von 100—140 t hatten, auf dem Kanal nicht ausreichend möglich war. So wurde s. Zt. eine Denkschrift (1917, Kattowitz) „betreffend den Ausbau der Einrichtungen für den Kohlenumschlag in Cosel-Hafen und Fortführung der oberschlesischen Schmalspurbahn bis dahin", ausgearbeitet, in der nach den verschiedensten Richtungen erwogen wurde, ob die Fortführung der staatlichen Schmalspurbahn, die von der staatlichen Hauptbahn an sich unabhängig bis tief hinein in das Gruben- und Hüttenrevier ging, (mit Ausnahme des Plesser und Rybniker Gebiets), und die in Gleiwitz — dem Ausgangspunkt des Kanals — mündete, bis nach Cosel-Hafen in einer Strecke, die parallel dem Kanal liefe, zweckmäßig sei — zweckmäßig für die Entlastung der Hauptbahn wie für die Industrie. Wäre dieses Projekt zur Ausführung gekommen, so hätte die oberschlesische Industrie zweifellos den Vorteil gehabt, daß die nicht unerheblichen Frachtkosten, die durch den Hauptbahntransport bisher entstanden, gemindert worden wären. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß sich der Transport per Schmalspurbahn, wie dies in der vorher erwähnten Denkschrift ausdrücklich betont wurde, nicht für alle Sortimente Erze oder Kohle eignet. Damit bliebe aber die teure Anschlußfracht mit der Eisenbahn, durch welche der Wasserweg stark verteuert wurde, für einen großen Teil der Güter erhalten. So trat man wieder dem Plan näher, den Klodnitzkanal zum Großschiffahrtsweg auszubauen, also für 1000 t Schiffe. Nach einem Entwurfe von 1918 war der Kanal nach Gleiwitz als Anschlußkanal zu einem Seitenkanal auf dem rechten Oderufer von Cosel bis Oderberg (siehe Donau—Oder-Kanal) vorgesehen. In diesem Sinn war man bereits 1917 in Beratungen dem Ausbau des Gleiwitzer Hafens nähergetreten, der sich entsprechend der erhöhten Bedeutung des Klodnitz-Kanals entwickeln würde. Die nahe Gleiwitz liegenden Gruben könnten entweder durch private Zubringerbahnen oder durch die Schmalspurbahn ihre Förderung ohne Inanspruchnahme der Vollbahn zum Gleiwitzer Hafen schaffen und hätten den Vorteil, die 45 km lange Entfernung Gleiwitz—Cosel durch billigen Wassertransport zu überwinden. Zink, Roheisen und Eisenwaren kämen außer Kohle für die Talfracht in Betracht, für die Bergfracht in erster Linie Erze.

Daß dieser Verkehr von dem Gleiwitzer Hafen möglicherweise nicht ohne Entlastung bewältigt werden könnte, ist ebenfalls bedacht worden und auch hier gibt es Möglichkeiten, die nach verschiedenen Seiten vorteilhaft wären. Anzuknüpfen wäre ebenfalls an ein Projekt aus dem Kriege, das für die Sandbahngesellschaft, die im Besitz der Gräfl. Ballestrem'schen und A. Borsig'schen Steinkohlengruben ist, vorgesehen war.

Zur Auffüllung der abgebauten Kohlenflöze mit Sand, die das Zubruchegehen der betreffenden Gelände verhindern soll, bediente man sich des starken Sandvorkommens in der Nähe von Peiskretscham Tatischau (auf der halben Strecke zwischen Gleiwitz und Cosel liegend). Um den leeren Hinlauf der Wagen der Sandbahngesellschaft zu vermeiden, dachte man daran, auf dieser Bahn Kohle aus den Gruben zu transportieren, diese in Tatischau in Kähne zu verladen, die bis Cosel gehen sollten, und dann zurück Sand zu verfrachten. Dieses Projekt wurde s. Zt. eben wegen der unzureichenden Tragfähigkeit der Klodnitzkanalkähne als unrentabel verworfen, könnte aber für die Zukunft von Nutzen sein. Entsteht in der Gegend von Tatischau ein Gleiwitz entlastender Hafen, dann käme für die Kohlenbelieferung dieses Hafens die Sandbahn in Frage, die auf diese Weise voll ausgenutzte Hin- und Rückfrachten hätte.

Daß man trotz der Erkenntnis, daß die Umwandlung des Klodnitzkanals zu einem Groß-Schiffahrtsweg notwendig ist, sich zu diesem Schritt erst in der letzten Zeit entschlossen hat, ist einmal auf die Kostenfrage, dann aber vor allem auf die Frage der Beschaffung des notwendigen Speisewassers zurückzuführen. Die vielfältigsten Lösungen wurden gerade hier vorgeschlagen: Durch Anschluß an den Donau—Oder-Kanal, durch Errichtung von Talsperren im Niederschlagsgebiet der Klodnitz, durch Nutzbarmachung der Grubenabwässer und durch andere Wege mehr, hofft man das nötige Speisewasser zu erzielen.

Bei allen Besprechungen der Klodnitzkanalpläne im letzten Jahre wurde, wenn auch aus ganz verschiedenem Anlaß, dieses Projekt mit dem Ottmachauer Staubecken-Projekt in Verbindung gebracht. Die Einen vertraten die Ansicht, daß der Klodnitzkanal das wichtigere von beiden Projekten wäre, dem in der Ausführung der Vorzug gegeben werden müßte, die Anderen dagegen stellten sich auf den Standpunkt, daß ohne Ottmachau auch der Klodnitz-Kanal seinen Zweck verfehle. Ich neige entschieden der letzteren Ansicht zu und glaube, auch den größten Teil aus allen Kreisen der ostdeutschen Wirtschaft hinter mir zu haben.

Solange der Oderstrom selbst nicht eine das ganze Jahr während der Schiffahrtsperiode einigermaßen rentable Verkehrsstraße ist, würde auch der Klodnitz-Kanal seinen Zweck nicht erfüllen.

Die Vorgeschichte des Staubeckens Ottmachau ist etwa folgende:

Der planmäßige Ausbau der Oder zu einer den steigenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragenden Wasserstraße beginnt etwa mit der Errichtung der Oderstrombauverwaltung im Jahre 1874. Das Problem, der Oder in ihrem ganzen Laufe die angestrebte nutzbare Mindestwassertiefe von 1,40 m zu sichern, bot große technische Schwierigkeiten und erforderte langwierige Studien. Zunächst wurde die obere Oder von Coselhafen bis Breslau als Kanal mit 25 Staustufen ausgebaut. Diese Arbeiten sind mit der Inbetriebnahme der sogenannten Breitenbachfahrt — einem Umgehungskanal

bei Breslau — im Herbst 1917 und der Fertigstellung des Ranserner Wehres dicht unterhalb Breslau im Jahre 1922 als abgeschlossen anzusehen und gewährleisten normalerweise eine Fahrwassertiefe von 1,50 m.

Für die Oder unterhalb Breslau zerfallen die Arbeiten in zwei Hauptteile: Regulierung des Stromlaufes selbst und Aufbesserung des Wasserstandes durch Zuschußwasser aus Staubecken.

Das Kanalgesetz vom 1. Mai 1905 sah den Ausbau mehrerer Probestrecken in der Oder unterhalb Breslau, sowie eingehendes Studium, wo die Staubecken anzulegen wären, vor.

Durch das Gesetz vom 30. Juni 1913 wurde die Nachregulierung der Oder von Breslau bis Lebus (zwischen Frankfurt und Küstrin) und die Anlage des Staubeckens von Ottmachau sanktioniert.

Das Gesetz vom 1. Juli 1920 erweiterte die vorhergehende Bewilligung noch dahin, daß größere Wassermassen aufzuspeichern seien, um die Stromfahrwassertiefe unterhalb Breslau auf 1,70 m (gegen bisher 1,40 m) zu erhöhen. Dieses Gesetz ist als Schlußfolgerung anzusehen zu einer Vorlage betreffend die Vollendung des Mittelland-Kanals durch Ausbau der Strecke Hannover—Elbe. Bekanntlich war im Jahre 1899 bei den Beratungen über den Mittellandkanal, durch dessen Erbauung eine tiefeingreifende Schädigung der wirtschaftlichen Interessen Schlesiens befürchtet werden mußte, von der preußischen Staatsregierung die Erklärung abgegeben worden, daß die Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin zu einer leistungsfähigeren ausgebaut werden solle.

Mit der Verreichlichung der Wasserstraßen sind alle diese Verpflichtungen auf das Reich übergegangen.

Nach einer durch Krieg und Nachkriegsverhältnisse bedingten Pause sind die Regulierungsarbeiten am Strom selbst im Jahre 1924 wieder in größerem Umfange aufgenommen worden, dagegen stößt die Aufbringung der auf über 100 Millionen veranschlagten Kosten für das Staubecken von Ottmachau anscheinend auf große Schwierigkeiten. Alle von den verschiedensten Seiten in den letzten Jahren aufgestellten Finanzierungspläne mußten aus diesen oder jenen Gründen verworfen werden. Auch der Widerstand des preußischen Landwirtschaftsministeriums machte sich lange Zeit hemmend geltend. Ich möchte in diesem Zusammenhang auf das Ergebnis der eingehenden Studien der Oberstrombauverwaltung von 1905—1912 hinweisen. Das Ziel kann weder durch weitere Kandisierung der Oder unterhalb Breslau, noch allein durch weitere Regulierung erreicht werden, sondern nur im Verein mit dieser durch Anlagen von Stauweihern. Als geeignetste Stelle wurde nach den eingehendsten Studien und Verhandlungen zwischen allen Teilen der Staatsregierung, unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Gesichtspunkte, die Glatzer Neiße bei Ottmachau befunden.

Man muß sich wohl damit abfinden, daß vielleicht noch eine Reihe von Jahren vergehen wird, bis der Osten und insbesondere die Provinz Schlesien mit der Fertigstellung dieses langentbehrten Kulturwerks rechnen kann. Für den Wiederaufbau der Wirtschaft unseres Ostens, insbesondere nach der Teilung Oberschlesiens und im Zusammenhang mit den vorher erwähnten großen Projekten unserer neuen Nachbarn ist der Ausbau der Wasserverkehrsstraße des Ostens auf die Dauer nicht zu entbehren. Die ernstlichen Bemühungen des Reichsverkehrs- und Finanzministeriums in den letzten Jahren, auch hier einen Schritt vorwärts zu kommen, sind vorbehaltlos anzuerkennen — mögen sie bald zu einem greifbaren Erfolge führen!

Ein anderes Projekt, das zwar auch schon mehrere Jahrzehnte alt, aber noch nicht besonders in den Vordergrund getreten und im Gegensatz zu Ottmachau die gesetzgebenden Körperschaften noch nicht beschäftigt hat, ist eine Kanalverbindung von der Elbe zur Oder bezw. zur Spree. Besonders in den letzten Jahren ist es in den verschiedensten Formen, je nach den verschiedenen Interessen der einzelnen befürwortenden Gruppen, hervorgetreten. Man kann etwa 5 verschiedene Pläne unterscheiden; allen ist gemeinsam die Schaffung einer unmittelbaren Wasserstraßenverbindung für die niederschlesisch-Lausitzer Industrie-Zentren und das Lausitzer Braunkohlenrevier, sowie gewinnbringende Ausnützung der Wasserkraft, unterschiedlich dagegen die Linienführung und die Mündungspunkte an die Elbe und Oder bezw. Spree.

Wohl das älteste dieser Projekte stammt von der Handelskammer Cottbus, ist in mehreren Denkschriften von der Firma Havestadt & Contag, Berlin, behandelt und sah eine Kanalverbindung von Mühlberg an der Elbe (unterhalb Riesa) über Senftenberg—Cottbus, die Spree kreuzend und in nördlicher Richtung durch den Spreewald in den Schwielochsee mündend vor. Sie sollte in erster Linie durch die Verbindung des Schwielochsees mit dem Oder—Spree-Kanal der Versorgung Groß-Berlins mit Braunkohlen dienen.

Das sogenante Schulz'sche Projekt läßt den Kanal ebenfalls bei Mühlberg von der Elbe abzweigen und folgende Linie verfolgen: Elsterwerda, Ruhland, Senftenberg, Hoyerswerda, Spremberg, Weißwasser, Priebus, Ober-Leschau, Kotzenau, nördl. Liegnitz, Aufhalt (unterhalb Kloster Leubus a. d. Oder). Die Städte Görlitz, Sagan, und Liegnitz sollen durch Stichkanäle mit dem Hauptkanal verbunden werden. In erster Linie bezweckt diese Kanalverbindung, abgesehen von der Erschließung der Niederlausitzer und schlesischen Braunkohlengebiete, die niederschlesische Industrie und Landwirtschaft auch nach Vollendung des Mittellandkanals wettbewerbsfähig gegen die westdeutschen Erzeugnisse zu erhalten. Die Hauptstütze und Förderung wird diesem Projekt durch die Handelskammer für die preußische Oberlausitz in Görlitz zuteil.

Zu Anfang des Jahres 1924 stand im Mittelpunkt des Interesses der Entwurf des Landesbaurats Freystedt-Liegnitz, sehr warm unterstützt durch den Magistrat Liegnitz, sowie Industrie und Landwirtschaft des Regierungsbezirks Liegnitz. Dieser Entwurf ist eine Variante des Schulz'schen Projekts in folgenden wesentlichen Punkten. Der Kanal soll nicht bei Mühlberg, sondern bei Torgau, also weiter nördlich von der Elbe abgehen und hierdurch eine kürzere Verbindung Schlesiens mit dem Mittellandkanal und Hamburg erbringen. Er geht über Wahrenbrück, Lauchhammer dicht bei Senftenberg und Spremberg vorbei, biegt dann östlich Weißwasser in südöstlicher Richtung ab, führt erheblich näher bei Görlitz und Bunzlau vorbei, sodaß die Stichkanäle nach diesen Orten fast um die Hälfte kürzer sind, berührt Haynau und Liegnitz und mündet bei Maltsch in die Oder oder kann südlich um Liegnitz herumgeführt auch über Neumarkt unmittelbar bei Ransern bei Breslau in die Oder eingeführt werden. Von Liegnitz ist über Jauer—Striegau—Schweidnitz in einem Zweigkanal direkte Verbindung mit dem Niederschlesischen Kohlenrevier bei Waldenburg vorgesehen.

Die Erschließung zahlreicher hochbedeutender Industriezweige, wie der keramischen Industrie Bunzlaus, der Striegauer Steinindustrie und des gesamten Waldenburger Reviers, würde zweifellos unschätzbare Vorteile erbringen, es ist aber zu bedenken, daß eine solche Zersplitterung in den Arbeiten dem großen Grundgedanken nicht förderlich sein kann. Tatsächlich zeigten sich auch schon in einer Versammlung im Mai vorigen Jahres in Görlitz erhebliche Schwierigkeiten, indem seitens der Handelskammer Sagan und der Städte Sagan und Glogau die Erklärung abgegeben wurde, daß auf ihre Mitarbeit nur dann zu rechnen wäre, wenn ihre Interessen im weitesten Maße mit berücksichtigt würden.

Ich komme jetzt auf das Cottbuser Projekt zurück, nachdem in den Plänen Schulz und Freystedt in erster Linie die niederschlesischen Wünschen zum Ausdruck gebracht worden sind. In gewissem Zusammenhang mit dem Plane

der Industrie- und Handelskammer für die westliche Niederlausitz — der nebenbei bemerkt auch in den letzten Jahren wieder stark propagiert wurde — tauchte in den ersten Jahren nach dem Kriege ein neuer Entwurf auf für eine möglichst kurze Verbindung der oberen Elbe (Dresden) mit der Ostsee. Der Kanal sollte zwischen Dresden und Riesa von der Elbe abzweigen, über Senftenberg, Cottbus, die Spree kreuzend im Tal der Lausitzer Neiße Guben berühren und entweder bei Fürstenberg die Oder erreichen oder westlich an Fürstenberg vorbei, den Oder—Spree-Kanal kreuzend, zum Brieskower See hinabsteigen und durch diesen oberhalb Frankfurt in die Oder münden. Ob diese Idee inzwischen wieder aufgegeben worden ist, läßt sich nicht sagen, jedenfalls ist in neuester Zeit nichts mehr davon verlautet. Jedoch sind Pläne der brandenburgischen Städte Frankfurt und Guben bekannt geworden, die zum Teil wenigstens an dieses Projekt erinnern. Frankfurt verspricht sich — in der Erwägung, daß nach Fertigstellung des Mittellandkanals die Fürstenberger Schleusen (auch die neuen im Bau gegriffenen) den Verkehr nicht werden bewältigen können und in dem Bestreben, die Verbindung nach der unteren Oder, der Warthe und Netze abzukürzen, — sehr viel von einem Frankfurter — Anschluß-Kanal. Er soll in der Gegend von Oberlindow vom Oder—Spree-Kanal abzweigen, durch ein Hebewerk den ca. 20 m betragenden Höhenunterschied überwinden und durch den Brieskower See die Oder erreichen. Guben befürwortet einen vom Oder—Spree-Kanal oberhalb Fürstenberg abzweigenden Kanal, der direkt nach Guben führt und so gewissermaßen als Abschluß des Mittellandkanals im Osten anzusprechen wäre.

Es ist erstaunlich, wie in einer Zeit der schwersten wirtschaftlichen Notlage unseres Vaterlandes, in einer Zeit der größten Geldknappheit derartige zahlreiche und vielfache Millionenprojekte von ernsten Männern ernstlich erwogen, bearbeitet und durchberaten werden können. Irgend welche Aussichten auf eine baldige Erfüllung der Wünsche bestehen doch nicht, das Reich hat keine Mittel übrig und eine Finanzierung aus den Kreisen der Wirtschaft selbst dürfte erst recht ausgeschlossen erscheinen. Und doch: Nur durch gute und ausreichende Verkehrsverbindungen können Handel, Industrie und Landwirtschaft gedeihen, nur billige Verkehrswege befruchten das Wirtschaftsleben. Und hierzu gehören in erster Linie die Wasserstraßen. Dies umsomehr, als unsere Reichsbahn durch ihre Reparationsverpflichtungen bezw. durch die hiermit zusammenhängende Tarifpolitik den Bedürfnissen der Wirtschaft nicht mehr in dem früheren Umfang gerecht werden kann.

Welche von all' den Plänen zuerst zur Ausführung gelangen bezw. gelangen können, kann uns nur die Zukunft sagen, aber das ist sicher, daß für uns Schlesier hier im fernen Osten weit oben an der Spitze aller Wünsche steht und bleibt:

Erst die O d e r selbst, dann das andere!

Die Entwicklung der Weichselschiffahrt nach dem Kriege

Von Dr. Hermann Steinert, Danzig-Langfuhr.

Wer sich als Volkswirt etwas näher mit der polnischen Presse befaßt, dem wird alsbald auffallen, wie wenig darin von der Weichselschiffahrt die Rede ist. Selbst die Fachpresse scheint die Weichsel als Wasserstraße überhaupt nicht zu kennen. Man findet darin wohl häufig große und kleine Artikel über die Schaffung einer polnischen Handelsflotte, über den Ausbau des Hafens von Gdingen, über die Herstellung eines Seehafens in Dirschau (!), über einen großen Kohlenkanal von Oberschlesien nach Danzig oder gar über die Wasserstraßenverbindung von der Ostsee zum Schwarzen Meer, aber über die Kernfrage, nämlich den Ausbau der Weichsel, findet man überhaupt nichts, obgleich auch für den volkswirtschaftlichen Anfänger beinahe klar sein müßte, daß der Ausbau der Weichsel die dringendste Frage für Polen ist. Kaum ein Land der Welt hat eine solche von der Natur in jeder Hinsicht begünstigte Wasserstraße zur Verfügung, wie sie Polen in Gestalt der Weichsel besitzt. Wasserreich und durch zum Teil dicht bevölkertes und mit Naturschätzen ausgestattetes Land strömend durchzieht die Weichsel in großem Bogen Polen in der Weise, daß dieses beinahe genau in zwei Hälften geteilt wird, wobei sie sogar noch an der Hauptstadt des Landes vorbei und nach dessen einzigem Seehafen fließt.

Von der Weichsel ist bekanntlich nur der untere Teil, der früher zu Westpreußen gehörte, ausgebaut, d. h. eine 222 km lange Strecke von oberhalb Thorn bis zur Mündung bei Neufahrwasser. Halbwegs ausgebaut ist auch der obere Teil der Weichsel, der früher im österreichischen Galizien lag, nämlich eine 280 km lange Strecke von der Przemsa bis zur San-Mündung. Das dazwischen liegende Stück von der San-Mündung bis zur westpreußischen Grenze von 427 km Länge ist nicht ausgebaut, weil die russische Regierung an diesem Ausbau aus politischen und strategischen Gründen kein Interesse hatte. Als während des Krieges Kongreß-Polen unter deutscher Verwaltung stand, hat diese deutsche Verwaltung sofort einen Plan für den Ausbau der Weichsel hergestellt, da man natürlich die Bedeutung dieses Ausbaues für die Entwicklung des Landes erkannte. Man kann fast sagen: es gibt keine gesunde wirtschaftliche Entwicklung Polens ohne einen Ausbau der Weichsel. Was lag also nach dem Zusammenbruch von 1918 und der Entstehung des selbständigen Polen näher als der Gedanke, daß Polen sofort unter Verwendung der deutschen Pläne und mancher auch von russischer Seite geleisteten Vorarbeiten einen endgültigen Ausbauplan der Weichsel fertigstellen und sofort an den Ausbau herangehen würde.

Tatsächlich aber hat Polen für einen planmäßigen Ausbau der Weichsel auch noch nicht eine einzige Mark ausgegeben. Rein nichts ist für diese wichtigste wirtschaftliche Aufgabe des Landes getan worden, man hat sich überhaupt nicht um die Weichselwasserstraße gekümmert, und man hat noch nicht einmal genügend Mittel bewilligt, um den früher westpreußischen Teil der Weichsel in seinem guten Zustand zu erhalten. Natürlich hat dieser westpreußische Teil während des Krieges ein wenig gelitten, doch war seine weitere Instandhaltung und Wiederinstandsetzung eine Kleinigkeit. Es war aber nur nötig, ein wenig mehr Arbeit darauf zu verwenden, um die entstandenen Schäden auszubessern. Aber auch dies ist noch nicht einmal getan worden, wir sehen vielmehr eine vollständige Vernachlässigung der Weichselwasserstraße.

Man kann nicht sagen, daß Polen nicht die Mittel dazu gehabt hätte. Das Land konnte früher verhältnismäßig leicht größere Anleihen erhalten, es hätte auch der Ausbau der Weichsel als Konzession an ausländische Unternehmer vergeben können, wofür Vorschläge vorgelegen haben. Man hat in der gleichen Zeit es fertiggebracht, große Mittel für den Bau eines neuen Seehafens in Gdingen aufzubringen, auch ausländisches Geld dafür aufgenommen, aber den Ausbau der zentralen Wasserstraße des Landes hat man nicht vorgenommen. Eine Erklärung für diese Kurzsichtigkeit besteht kaum, da selbst die politische Absicht, Danzig nicht zu fördern, weil es politisch nicht zu Polen gehört, kaum eine Erklärung dafür bietet, daß diese großartige Wasserstraße in ihrem Torsozustand verbleibt. Man kann als Erklärung also nur angeben, daß Polen über seinen politischen Am-

bitionen vollständig den wirtschaftlichen Ueberblick verloren hat. Würde man die Weichsel ausgebaut haben, wozu 5—6 Jahre wohl gereicht hätten, so hätte man heute beispielsweise schon einen billigen Transportweg für die polnische Kohle, die jetzt mit vieler Mühe auf dem Eisenbahnwege zur Ausfuhr nach Danzig kommt, deren Ausfuhr aber schon im Dezember stockte, weil die Bahn 200 000 t monatlich nach Danzig nicht befördern konnte. Man hätte auch die Weichsel für die polnische Erdölausfuhr nutzbar machen können, natürlich außerdem wie früher und weit mehr für die Getreideausfuhr, für die Holzausfuhr, für die Ausfuhr von Eisen und Zink usw. Es sind früher, als Amerika und England sich noch mehr als jetzt für eine Förderung Polens interessierten, Kaufleute und Volkswirte aus diesen Ländern nach Polen gekommen mit der Erwartung, in der Weichsel einen Strom mit riesigen Schiffen und einem Verkehr von tausenden von Fahrzeugen mitten in Kongreß-Polen vorzufinden. Ihr Erstaunen darüber, daß es eigentlich in Kongreß-Polen eine Weichselschiffahrt kaum gibt, war natürlich grenzenlos.

Bei diesem Zustand der Weichsel kann es nicht Wunder nehmen, daß auch von einem Aufschwung der Weichselschiffahrt nach dem Kriege keine Rede ist, daß vielmehr sogar die Weichselschiffahrt nach dem Kriege einen unglaublichen Niedergang aufweist. Zum Teil liegt das an der Inflation, durch welche die Konkurrenz der Eisenbahnen zunächst unüberwindlich wurde. Die private Schiffahrt mußte ihre Frachtraten bald im Verhältnis zur Entwertung des Geldes erhöhen, die staatliche Eisenbahnverwaltung aber hinkte mit ihren Tariferhöhungen immer nach, sodaß die Waren natürlich mit der Eisenbahn verladen wurden, weil das Schiff meistens teurer war. Aber auch ohne dies kann sich die Weichselschiffahrt nicht entwickeln, weil im unteren Weichselgebiet die alten Wirtschaftsbeziehungen einerseits nach Ostpreußen, andererseits nach dem mittleren Deutschland durch die Zollgrenze unterbrochen sind, während dagegen neue Beziehungen nach dem Innern Polens oder gar nach Galizien infolge des schlechten Zustandes der Wasserstraße nicht entstehen konnten. Eine Konkurrenz der Wasserstraße mit ihren bei der fehlenden Regulierung sehr kleinen Schiffsgefäßen gegenüber der Eisenbahn ist immer weniger möglich, und so siecht die Weichselschiffahrt dahin.

Wenn man bedenkt, daß die Weichsel ein Strom von rd. 1000 km Länge mit riesigen Nebenflüssen, von denen der Bug beinahe 800, der San beinahe 500 km lang sind, darstellt und ein Gebiet von 197 000 qkm hat, das etwas größer als das Rheingebiet und wesentlich größer als das Elbegebiet ist, das auch immerhin rd. 20 Mill. Einwohner hat, so sind die Verkehrszahlen, namentlich der ersten Nachkriegszeit, geradezu lächerlich. In den schlimmsten Jahren der Nachkriegszeit 1920-1923 gingen bergauf kaum 20 000 t Ladung von Danzig ab, und stromab kamen nicht mehr als 20 000 bis 30 000 t. Die polnischen Weichselhäfen Thorn, Bromberg, Wloclaweck hatten fast gar keinen Verkehr, abgesehen von der Holzflößerei, und die Millionenstadt Warschau hatte einen jährlichen Güterumschlag zu Wasser von 30 000 bis 40 000 t. Charakteristisch für die Einschätzung der Weichselschiffahrt in Polen ist die Tatsache, daß es überhaupt keine ordnungsmäßige polnische Statistik für die Weichselschiffahrt gibt, daß man nirgends Veröffentlichungen über den Verkehr der polnischen Weichselhäfen finden kann. In Polen selbst ist also die Bedeutung der Wasserstraße völlig unbekannt. Der dem Stromgebiet nach, abgesehen von den russischen Gewässern, zweitgrößte Strom Europas (die Donau ist größer, der Rhein kleiner) ist für Polen als Wasserstraße nicht vorhanden! Zuverlässige Verkehrszahlen, die aber für das Ganze charakteristisch sind, haben wir nur in Danzig. Der Weichselverkehr Danzigs, der bis auf ganz geringe Teile die Schleuse von Einlage passieren muß, wird dort seit Jahrzehnten genau festgestellt. Der Verkehr durch die Einlager Schleuse ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Eingelaufene Schiffe:

Jahr	Personen-dampfer	Schlepp-dampfer	Güter-dam-pfer	Tragfähigkeit t	Segel-Schiffe	Tragfähigkeit t	Gewicht d Ladung t
1925	2 547	482	585	110 553	1 548	334 820	86 618,5
1924	1 666	467	404	78 833	1 269	251 102	47 782
1913	1 570	552	872	109 828	2 626	553 140	334 623
1912	1 411	610	890	105 145	2 773	549 609	308 038

Ausgegangene Schiffe:

Jahr	Personen-dampfer	Schlepp-dampfer	Güter-dam-pfer	Tragfähigkeit t	Segel-schiffe	Tragfähigkeit t	Gewicht d Ladung t
1925	2 530	475	551	109 110	1 579	321 309	121 354
1924	1 675	457	402	78 278	1 188	224 931	101 986
1913	1 665	555	771	106 718	2 605	543 548	288 827
1912	1 490	592	802	101 420	2 819	554 749	302 246

Erst seit 1924 ist überhaupt wieder von einem nennenswerten Weichselverkehr die Rede. Die damals einsetzende Stabilisierung der Valuta, der eine schnelle Erhöhung der Eisenbahnfrachten vorausging, ließ auch der Schiffahrt wieder nennenswerte Gütermengen zufließen. Vorher hatte sich schon der Passagierschiffsverkehr langsam erhöht. Bei dem Danziger Binnenschiffsverkehr, wie er sich in der Tabelle spiegelt, handelt es sich aber zum größten Teil um den Verkehr innerhalb des Weichseldeltas, also innerhalb des Freistaates Danzig, und um den Verkehr zwischen Danzig und Ostpreußen. Dieser Verkehr ist beinahe ebenso groß wie vor dem Kriege. Zieht man ihn von den Gesamtzahlen ab, so bleiben für den Verkehr zwischen Danzig und Polen in der Nachkriegszeit überhaupt nur verschwindende Zahlen. Vorläufig hat der Danziger Weichselverkehr mit Polen stromauf wohl kaum mehr als 20% der Gütermenge der Vorkriegszeit erreicht, stromab wohl 30%. Der Passagierdampferverkehr ist heute wesentlich größer als vor dem Kriege, was sich durch die Errichtung neuer Passagierlinien im Freistaat und zwischen dem Freistaat und Ostpreußen erklärt. Der Schleppdampferverkehr ist beinahe ebenso groß wie früher, was verständlich ist, da die Schleppdampfer hauptsächlich der Holzflößerei dienen, deren Umfang auch heute wieder nennenswert ist, und weil die Segelschiffe natürlich auch auf der Weichsel immer mehr verschwinden. Auf die Hälfte zurückgegangen ist der Verkehr von Güterdampfern. Vor dem Kriege gab es einen regelmäßigen Güterdampferverkehr zwischen Danzig und den Weichselplätzen Graudenz, Bromberg, Thorn und sogar Wloclaweck und Warschau. Heute hat dieser Güterdampferverkehr fast ganz aufgehört, die alten Güterdampfer sind zum Teil nach auswärts verkauft. Aus der Tabelle ersieht man, daß der Verkehr des Jahres 1925 stromauf nach der Gütermenge beinahe doppelt so groß war als im Vorjahre, und auch stromab ist er erheblich gestiegen. Man ersieht ferner aus der Tabelle, daß das Verhältnis der Ladung zur Gesamttragfähigkeit wesentlich schlechter war als vor dem Kriege, was natürlich die Frachtraten verteuert. Bei dem Verkehr zu Berg war der polnische Anteil an der Gütermenge sehr gering. Die meisten Schiffe gingen stromauf leer nach Polen, mit Ladung aber nach Ostpreußen und sogar in nennenswerter Anzahl nach Mitteldeutschland. Stromauf kam ein weitaus größerer Teil von Waren aus Polen, und im Herbst 1925 war sogar wieder zum ersten Male ein ausgesprochen lebhafter Frachtverkehr von Polen nach Danzig zu bemerken. Es handelte sich dabei hauptsächlich um die Beförderung von Rohzucker aus den Zuckerfabriken der Bromberger Gegend nach Danzig. Auch Getreidetransporte haben wieder mal endlich in nennenswertem Umfang stattgefunden. In der Inflationszeit kam weder Getreide noch Zucker in größerem Umfang auf den Weichselweg, und erst 1924 haben die Zuckertransporte wieder in erhöhtem Maße eingesetzt.

Stromauf gingen von Danzig im Jahre 1925 23 013 t Weizenmehl, hauptsächlich nach Polen infolge der schlechten Ernte

des Vorjahres, 14 142 t Kohlen, hauptsächlich nach dem Weichseldelta und Ostpreußen, 6 926 t Schwellen, hauptsächlich nach Ostpreußen, 5 687 t Pflastersteine, 2 587 t Oel, Fette und Tran, 2 373 t hölzerne Schnittware, hauptsächlich nach dem Weichseldelta und Ostpreußen, 2 159 t Roggen, 2 034 t Hülsenfrüchte, 1 998 t Weizen, 1 942 t Reis, 1 559 t Verbrauchszucker, 1 386 t Chilesalpeter usw. Gegenüber der Vorkriegszeit hat u. a. die Beförderung von Düngemitteln und Gerbhölzern nachgelassen. Stromab kamen 1925 64 374 t Rohzucker (1913: 152 426 t), 9 576 t Verbrauchszucker (1913: 4 792 t, ein Zeichen für die zunehmende Verarbeitung des Rohzuckers in Polen), 9 517 t Roggen (1913: 25 041 t), 4 888 t Weizen, 4 564 t Gerste, 4 694 t Oelsaaten (hauptsächlich aus dem Weichseldelta), 3 361 t hölzerne Schnittware, 2 476 t Soda, 1 730 t Tonwaren, 1 606 t Grubenhölzer usw. Trotzdem die polnische Holzausfuhr gegenüber der Vorkriegszeit etwas gestiegen ist, war die Holzbeförderung auf der Weichsel geradezu phantastisch klein gegenüber der Vorkriegszeit, betrug sie doch 1925 nur rd. 5 000 t gegenüber 200 000 t im Jahre 1913. Das Holz benutzt also in auffallendem Maße mehr als früher den Bahnweg.

Trotz der starken polnischen Holzausfuhr ist auch die Holzflößerei gegenüber der Vorkriegszeit erheblich zurückgegangen. Das erklärt sich zum Teil daraus, daß die letzten Winter sehr milde waren und dadurch die Heranbringung des Holzes zum Flößen in den Gegenden, aus denen das Floßholz kommt, erschwert gewesen ist. Zum Teil erklärt es sich dadurch, daß heute das Rundholz mehr wie früher in Polen selbst verarbeitet wird und dann als Schnittware zur Ausfuhr gelangt. Die Entwicklung der Holzausfuhr in den letzten Jahren zeigt die folgende Tabelle.

Flöße:

1925	127 Flöße mit	77 314 cbm
1924	235 Flöße mit	96 007 cbm
1913	278 Flöße mit	290 000 cbm
1912	334 Flöße mit	195 000 cbm

Die Holzflößerei zeigt also gerade 1925 wieder einen starken Rückgang und war im ganzen wesentlich geringer als im Vorjahre.

Die nächste Entwicklung der Weichselschiffahrt bietet natürlich keinerlei vorteilhafte Aussichten. Wenn auch manche Berichte in deutschen Blättern über einen Verfall der Weichsel im früheren Westpreußen übertrieben sind, so steht doch fest, daß die Unterhaltung des Stromlaufes hier nicht so vollständig ist wie früher. Die Versandung hat vielfach Fortschritte gemacht, manche Buhnen sind verfallen, und die Regelmäßigkeit des Wanderns der Sandbänke, wodurch eine einigermaßen sichere Fahrstraße geschaffen wird, hat nachgelassen. Maßgebend für die Entwicklung der Weichselschiffahrt ist aber keineswegs der westpreußische Teil, sondern der Ausbau der kongreßpolnischen Weichsel. Nachdem dafür sieben Jahre ungenutzt verstrichen sind, sind gegenwärtig die Aussichten dafür äußerst ungünstig. Aus eigener Kraft kann Polen heute wohl nicht die Beschaffung der nötigen Geldmittel durchführen.. Ausländisches Kapital wird aber vorläufig dafür nicht eher zu bekommen sein, als bis das gesamte polnische Wirtschaftsleben eine gründliche Gesundung erfahren hat. Es sind wieder mal rund 10 Jahre für den Ausbau der Weichsel nutzlos verloren gegangen.

Die Binnenschiffahrt bei der Beratung des Verkehrshaushalts im Reichstag

Der Reichstag beschäftigte sich am 13., 15. und 16. 2. 26 (160., 161. und 162. Sitzung) mit der 2. Lesung des Verkehrshaushalts für das Jahr 1926. Wir kommen sicherlich einem Wunsche unserer Leser nach, wenn wir die bedeutsamen Ausführungen des Ministers sowohl wie der einzelnen Berichterstatter, soweit sie die grundsätzlichen Fragen der Wasserstraßenpolitik und der Binnenschiffahrt berühren, an Hand der stenographischen Berichte des Reichstags nachstehend wiedergeben:

Der Abgeordnete Dr. Quaatz (D.-N. V.) referierte über die Verhandlungen des Ausschusses, soweit sie die wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte betrafen. Er führte u. a. aus: „Der Herr Reichsverkehrsminister hegt die Hoffnung, daß er von den Ländern die Wasserstraßen übernehmen werde. Der Widerstand, der sich bei den Ländern gegen die Uebernahme der Wasserstraßen durch das Reich erhoben hat und der auch heute noch nicht beseitigt ist, gründet sich weit weniger auf finanzielle Rücksichten, als auf zwei andere Gesichtspunkte. Die Länder haben zunächst dagegen Widerstand erhoben, daß ihnen ein neues Hoheitsrecht genommen würde, ein Hoheitsrecht, das sich in der Wasserstraßenverwaltung verkörpert. Die Länder haben ferner das Bedenken, daß in einer Reichswasserstraßenverwaltung die Interessen der Landeskultur nicht in dem Maße gewürdigt werden würden, als dies bei den Ländern der Fall sein könnte.

Der Streit hat zunächst zu einem Austrag vor dem Staatsgerichtshof geführt, der dahin entschieden hat, daß das Recht des Reiches zur Uebernahme der Wasserstraßen bestände. Trotzdem haben die Länder, namentlich Preußen und Bayern, auch im Ausschuß ihren Widerspruch aufrechterhalten. Ich möchte hoffen, daß dieser Kampf zwischen Reich und Ländern bald beendet würde und ein gedeihliches, sachliches Arbeiten auf dem Gebiete der Wasserstraßenverwaltung in Deutschland nunmehr in enger Zusammenarbeit unter Führung des Reiches beginnen könnte.

In welcher Form dies geschieht, steht dahin. Der Herr Reichsverkehrsminister hat erklärt, daß er die Wasserstraßen in die Reichsverwaltung übernehmen wolle und beabsichtige, dem Reichstag eine Denkschrift über die Art und Weise vorzulegen, wie diese neue Verwaltung aufzuziehen sei. Der Ausschuß hat seine Stellungnahme aufgeschoben, bis die Pläne des Reichsverkehrsministers und des Reichskabinetts im einzelnen vorliegen.

Ich darf auf einige der in Frage stehenden Gesichtspunkte eingehen. Wenn die Länder mit Recht gegen jede Beeinträchtigung ihrer Hoheitsrechte auftreten, so ist auf der anderen Seite zu berücksichtigen, daß leider die Wasserstraßen Deutschlands ganz überwiegend, — ich glaube, mit Ausnahme der Weser und einiger süddeutscher Stromläufe — internationalisiert sind. Wenn das Reichsverkehrsministerium und das Reichskabinett demgegenüber die Notwendigkeit einer stärkeren Zusammenfassung der Verwaltung in deutscher Hand betonen, so wird man diesem Gedankengange folgen können.

Was die Interessen der Landeskultur betrifft, so sind diese auch früher bei den Landesverwaltungen nicht immer in dem Maße gewahrt worden, wie es wohl wünschenswert wäre. Es muß Vorsorge getroffen werden, daß bei der Neuorganisation nicht etwa einseitig wasserbautechnische, strombautechnische Gesichtspunkte hervortreten; es muß darauf geachtet werden, daß die Landeskulturinteressen in gleicher Weise Berücksichtigung finden. Der Herr Reichsverkehrsminister hat in dieser Beziehung bestimmte Zusagen gegeben, um deren Wiederholung ich an diesem Platze bitten möchte. Es ist zum Beispiel denkbar, daß man Kommissare der Länderregierungen in die Reichsbehörde beruft mit der besonderen Aufgabe der Wahrung der Landeskulturinteressen.

Der Herr Reichsverkehrsminister hat zum Ausdruck gebracht, daß es das Ziel der Neuorganisation sein müsse, ganz erhebliche Vereinfachungen und auch Ersparnisse zu erzielen. Diese seine Absicht hat durchaus die Sympathie des Ausschusses gefunden.

Im Zusammenhang mit der Frage der Wasserstraßenverwaltung sind die großen Kanalpläne in Deutschland erörtert worden. Es ist nicht anzunehmen, daß auf diesem Gebiete alle Blütenträume zur Reife kommen werden. Eine starke Konzentration der Mittel auf die in erster Linie nötigen Wasserstraßenbauten ist erforderlich. Als solche vordrnglichen Kanalbauten und Wasserbauten hat der Herr Reichsverkehrsminister folgende bezeichnet: Zunächst einmal die beiden süddeutschen Kanalpläne, wobei ich berichtigen möchte, daß von einer Seite im Ausschuß der Gedanke wieder angeregt worden ist, den Ausbau des Neckarkanals auf die Kanalstufen zu beschränken. Ich weise darauf hin, daß sich namentlich gegen die Kanalisierung des Neckars bei Heidelberg mit Rücksicht auf das historische Stadtbild Widerstand erhoben hat.

Von ganz besonderer Bedeutung wird der Mittellandkanal und sein Ausbau zwischen Peine und Magdeburg sein. Hier hat der Herr Reichsverkehrsminister eine energische Förderung zugesagt. Früher bestand die Absicht, diesen Kanalbau in Form einer Gesellschaft durchzuführen. Ich wäre sehr dankbar, wenn wir darüber etwas erfahren könnten, ob man diese Absicht weiter verfolgt. Die Generalidee hierbei war, die Finanzierung des Kanalbaues zu erleichtern; denn es ist ja festzustellen, daß wir leider unsere Kanalbauten durchweg aus laufenden Mitteln bestreiten müssen, ein Zustand, der finanztechnisch nicht nur unerwünscht, sondern überaus bedenklich ist und zu einer Ueberspannung unserer Steuerkraft geführt hat und weiter führen wird. Es ist das ja eine der schlimmen Folgen des Dawes-Planes, daß uns der Anleihemarkt so gut wie abgeschnitten ist, und namentlich ist das Reich in dieser Beziehung in der ungünstigsten Lage. Die Ausgestaltung des außerordentlichen Etats, namentlich bei den Betriebsverwaltungen, einschließlich der Eisenbahn, leidet unter dieser Blockierung des Anleihemarktes aufs äußerste.

Als dritten Punkt hat der Herr Reichsverkehrsminister die Verbesserung der Oderwasserstraße als vordringlich bezeichnet; das hat auch die besondere Billigung des Ausschusses im Interesse der notleidenden Gebiete im Osten gefunden.

Ein vierter Punkt betrifft den Hansakanal, der das große Ruhrkohlengebiet mit dem größten deutschen Hafen Hamburg, verbinden soll. Die Idee ist die, daß man die Tracierung so wählt, daß man mit denkbarst geringen Mitteln auskommt. Man will die Weser benutzen und den Kanal über Minden führen.

Bei der Kanalverwaltung gestatte ich mir an Sie, Herr Minister, die Anfrage, ob an den erneut auftretenden Gerüchten etwas Wahres ist, daß die fremden Staaten wieder auf Abgaben auf den deutschen Strömen drängen. Es ist die Behauptung aufgestellt worden, daß man Abgaben auf der Elbe neu einführen wolle. Ich hoffe, daß das ein irriges Gerücht ist.

Der Ausschuß hat mit Rücksicht auf die Notlage der deutschen Industrie und des deutschen Handwerks dem Minister die Genehmigung gegeben, Bauten und Beschaffungen im größten Umfange vor Genehmigung des Etats in die Wege zu leiten."

Abgeordneter Schumann-Frankfurt (S. P. D.): „Namens meiner Fraktion habe ich zu erklären, daß wir nach wie vor für einen möglichst großzügigen Ausbau des Wasserstraßennetzes eintreten, selbstverständlich nach strengen wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Dabei wird man nicht immer die momentane Rentabilität feststellen und danach seine Beschlüsse fassen können, sondern man wird auch, wie es ja bei Verkehrsunternehmungen nicht anders sein kann, eine gewisse weit ausschauende Politik treiben und unter Umständen auch Wasserstraßenverbindungen, die sich momentan nicht rentieren, schaffen müssen, um das gesamte Verkehrsnetz so zu verbinden und die nötigen Erweiterungen der Schleusen usw. vorzunehmen, daß möglichst großen Fahrzeugen die Möglichkeit gegeben wird, die Waren von einem Bezirk nach dem andern zu befördern. Genaueste Prüfung in wirtschaftlicher Beziehung ist also selbstverständlichste Voraussetzung.

Auch die Frage der Aufbringung der Mittel wird von Fall zu Fall behandelt werden müssen, auch die Frage, ob es sich empfiehlt, die notwendigen Mittel aus Anleihen zu entnehmen oder auf andere Weise zu beschaffen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf eine Behauptung des Staatssekretärs Stieler Bezug nehmen. Er hat in seiner von mir bereits einmal angezogenen Rede*) behauptet, das Reich baue Kanäle aus Konkurrenzrücksichten gegen die Eisenbahn. Ich gehöre zu den Mitgliedern dieses Hohen Hauses, die sich seit Jahren in den in Frage kommenden Ausschüssen mit Verkehrsfragen, mit der Frage von Kanalbauten, Flußregulierungen usw. beschäftigen, und ich kann namentlich aus der letzten Zeit sagen, daß die Behauptung Stielers unter gar keinen Umständen zutreffen kann. Aber was beweist sie? Sie beweist die eigenartige Einstellung dieses an hervorragender Stelle in der Eisenbahndirektion tätigen Mannes. Er steht auf dem Standpunkt: es kann gar nicht anders sein; wenn das Reich Kanalbauten in Angriff nimmt, dann kann das nur aus Konkurrenzrücksichten gegen die Eisenbahn geschehen. Ich nehme einen anderen Standpunkt ein, und die erdrückende Mehrheit der Mitglieder dieses Hohen Hauses wird mir wahrscheinlich beipflichten, wenn ich sage, daß wir verpflichtet sind, dafür zu sorgen, daß neben der Eisenbahn — hierzu gehört auch der Ausbau der Nebenbahnen usw., auch diese Frage ist ja im Ausschuß Gegenstand der Erörterung gewesen — die Wasserstraßen leistungsfähig gestaltet werden, der Kraftverkehr und der Luftverkehr sich entwickeln. Das liegt durchaus im Interesse unserer Wirtschaft. Alle diese verschiedenen Verkehrseinrichtungen und Verkehrsmittel müssen zusammenwirken, um das Ziel zu erreichen, das wir uns zu stecken haben, nämlich die denkbar mögliche und erreichbare Wirtschaftlichkeit aller Einrichtungen. Unter diesem Gesichtswinkel betrachten wir den Ausbau der Wasserstraßen. Wir sind damit einverstanden, daß der Mittellandkanal endlich vollendet wird, daß die Neckarkanalisierung, die auch vom Verkehrsausschuß beschlossen worden ist, durchgeführt wird und daß auch die Wünsche, die bezüglich des Ausbaues der Wasserstraßen in Ostpreußen an uns gelangt sind, soweit wie irgendmöglich berücksichtigt werden.

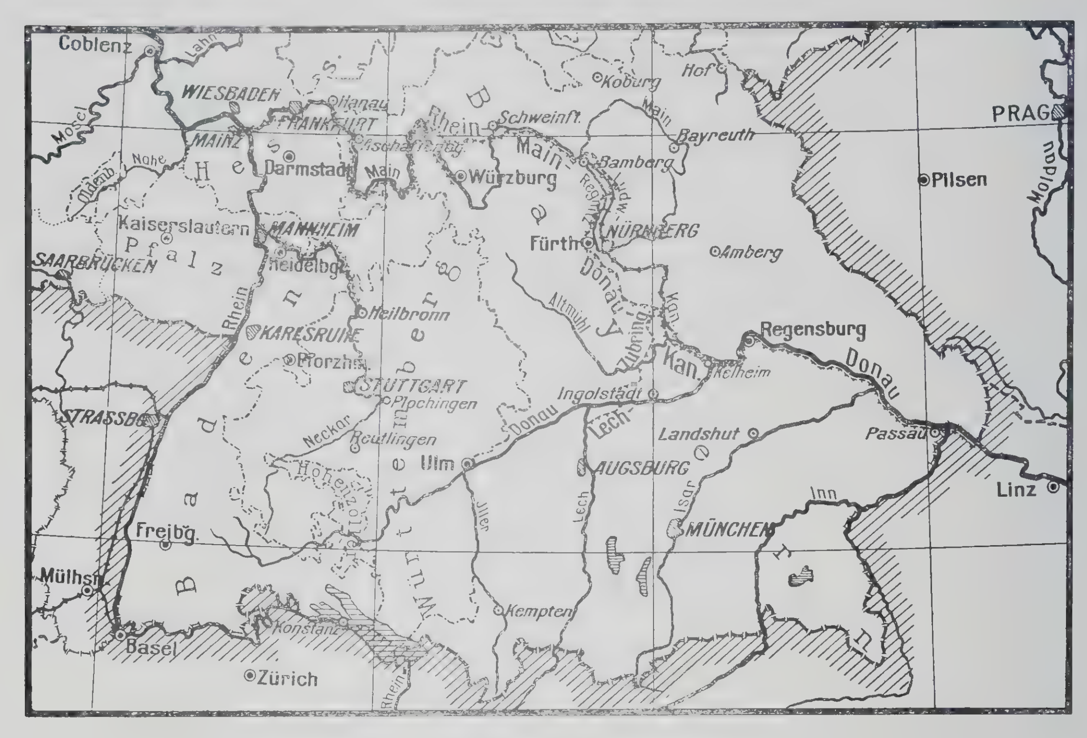
Ich komme nun mit ein paar Worten auf die Frage der Wasserstraßenorganisation, bezw. Wasserstraßenverwaltung. Die ganzen Jahre hindurch habe ich bei der Beratung des Verkehrsetats immer die Gelegenheit wahrgenommen, die Notwendigkeit einer einheitlichen Verwaltung und Organisation der Wasserstraßen zu betonen. Ich stehe auch heute noch auf diesem Standpunkt, weil ich der Meinung bin, daß das Reich, dem die Verantwortung für die Wasserstraßen übertragen ist, das auch die Verantwortung für die Schutzhäfen trägt, wogegen man die Verkehrshäfen damals den Ländern beließ — was meiner Ansicht nach ein Fehler war—, auch berechtigt sein muß, die Verwaltung und die Organisation nach den ihm geeignet erscheinenden einheitlichen Grundsätzen durchzuführen. Dabei ist selbstverständliche Voraussetzung, daß kein Nebeneinander von Organisationen geschaffen wird, daß möglichste Sparsamkeit auf allen Gebieten obwaltet. Dazu wird eine Verständigung mit den beteiligten Ländern über möglichst einheitliches Arbeiten in allen Zweigen der Wasserwirtschaft, des Wasserrechts und des Wasserstraßenverkehrs notwendig sein." (Fortsetzung folgt in nächster Nummer.)

*) (Anm. d. Schriftl.: in Stuttgart).

Die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung

in den vier Jahren vom 1. April 1921 bis 31. März 1925

VII. Im rechtsrheinischen Bayern.



I. Einteilung der Behörden.

Die Belange der Reichswasserstraßen in den mittleren und unteren Instanzen — Donau von Kelheim bis zur Reichsgrenze, Main von Bamberg abwärts und Ludwig—Donau—Main-Kanal, mit den dazu gehörigen Teilen der Regnitz und der Altmühl von Bamberg bis Kelheim — werden wahrgenommen:

a) auf bayerischem Gebiete: unter Vermittlung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern in München an der Donau durch die Regierung der Oberpfalz in Regensburg und die Regierung von Niederbayern in Landshut als Mittelbehörden sowie durch die Straßen- und Flußbauämter Regensburg und Deggendorf als Ortsbehörden;
am Main durch die Regierung von Oberfranken in Bayreuth und die Regierung von Unterfranken in Würzburg als Mittelbehörden sowie die Straßen- und Flußbauämter Bamberg, Schweinfurt, Würzburg und Aschaffenburg als Ortsbehörden;
am Ludwig—Donau—Main-Kanal durch die Regierung von Mittelfranken in Ansbach als Mittelbehörde und das Straßen- und Flußbauamt Nürnberg als Ortsbehörde;

b) auf badischem Gebiete (Main): durch die Badische Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe als Mittelbehörde und das Wasser- und Straßenbauamt Wertheim als Ortsbehörde

A. Bauliche Maßnahmen.

1. Donau.

Im Berichtszeitraum wurden vor allem Maßnahmen zur Sicherung und Aufrechterhaltung einer Fahrwassertiefe von 130 cm bei niedrigstem schiffbaren Wasserstande durchgeführt, die sich zugleich in den Rahmen eines später durchzuführenden Ausbaues der Donau zur Großschiffahrtstraße einfügen sollten, wie Bauten bei der Mettener Insel, am Windorfer Wörth und bei Steinbach. Dazu trat die laufende Unterhaltung der vorhandenen Korrektionsbauten und Uferdeckwerke durch Ergänzung der Steinvorfüße und Ersatz schadhaften Böschungspflasters sowie die Instandhaltung der Ziehwege und Ziehwegbrücken.

An größeren Arbeiten fallen in diese Zeit verschiedene Fahrwasserräumungen mittels Baggerung, so im Jahre 1921 am Schiffswendeplatz bei Eggendobl und bei Schildorf unterhalb Passau und zu Beginn des Jahres 1924 an den Schwellenübergängen bei Ruckasing und Hausbach. Die Hochwässer des Jahres 1923 und namentlich die wiederholten außergewöhnlichen Anschwellungen des Jahres 1924 hatten weitgehende Beschädigungen an den Uferdeckwerken, Längsbauten und Buhnen zur Folge, für deren Behebung vom Reichsverkehrsministerium gesonderte Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden mußten.

Zur Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der oberpfälzischen Donaustrecke oberhalb Regensburg war seit einer Reihe von Jahren die Ausführung einiger vordringlicher Korrektionsbauten vorgesehen und zum Teil schon für 1914/15 zur Ausführung genehmigt gewesen. Die Bauten mußten jedoch während des Krieges und später im Hinblick auf den Ausbau der Donau zur Großschiffahrtstraße zurückgestellt werden. Da der Zeitpunkt der Inangriffnahme des Ausbaues der oberen Donau nicht abzusehen ist, dagegen die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nicht mehr bis zu diesem Ausbau verschoben werden konnte und da ferner die Einengung des Flußschlauches durch Parallelwerke auch bei Durchführung einer Niedrigwasserregulierung zur Ermöglichung einer geregelten Kiesabfuhr nicht wohl entbehrt werden kann, wurden die erforderlichen Bauten im Jahre 1924 in Angriff genommen und in der Hauptsache auch durchgeführt.

2. Main und schiffbare Regnitz.

Das Jahr 1921 stand hier vor allem im Zeichen der Vollendung der Mainkanalisierung von Hanau bis Aschaffenburg und der Eröffnung der neugeschaffenen Hafen- und Umschlagsanlage bei Leider. Die Tätigkeit erstreckte sich im übrigen entsprechend den zur Verfügung stehenden Geldmitteln auf die Unterhaltung und Ausbesserung der bestehenden Korrektionsbauten.

Im Jahre 1922 fanden mehrfach Fahrwegräumungen statt. Gegen Ende des Jahres war das Bischberger Wehr durch Hochwässer nicht unerheblich beschädigt worden. Der feste Teil des Wehres war teilweise unterspült, die dahinter liegenden Querschwellen durchgerissen und die Uferböschung beschädigt worden. Die Behebung dieser Schäden wurde zu Beginn des Jahres 1923 durchgeführt.

Das Jahr 1923 brachte verschiedentlich Fahrwasserräumungen im Main sowie in der schiffbaren Regnitz zwischen der Verbindungsschleuse bei Gaustadt und der Einfahrt zum Bamberger Hafen. Daneben waren Instandsetzungsarbeiten auszuführen namentlich an der Wehr- und Schleusenanlage in Würzburg sowie Schiffahrthindernisse in der Fahrwasserrinne und Schäden an Längs- und Querbauten, Ziehwegen und Ländeplätzen zu beseitigen.

Im Jahr 1924 hatten die hohen Winterwasserstände an verschiedenen Stellen Auflandungen im Fahrweg verursacht, die die planmäßige Regulierungstiefe teilweise beeinträchtigten. Zu ihrer Beseitigung wurden bei sämtlichen Bauämtern die vorhandenen Bagger angesetzt und die Fahrwegräumungen im Laufe des Jahres in der Hauptsache beendet.

Infolge verschiedener Baumaßnahmen am Main (Einbau neuer Stemmtore in die Schleuse Offenbach und Umbau des Bischberger Wehres zwecks Durchführung der Großschiffahrt) mußten mehrwöchige Schiffahrtssperren verhängt werden. Die Gelegenheit wurde zur Vornahme verschiedener Ausbesserungsarbeiten benutzt. Das Main-Wehr bei Schweinfurt wurde einer gründlichen Untersuchung unterzogen und einer Auswechselung der hölzernen Wehrschwelle vorgenommen. In Oberfranken wurde die Zeit der Stauabsenkung am Bischberger Wehr zur Ausbesserung niedrig gelegener Leitwerke und Uferdeckwerke verwandt.

3. Ludwig — Donau — Main-Kanal.

Die bauliche Beaufsichtigung des Kanals lag bis zum Ende des Jahres 1922 der Bauinspektion Nürnberg III der Deutschen Reichsbahn ob und ging am 2. Januar 1923 auf das Straßen- und Flußbauamt Nürnberg über. Die in den Jahren 1921 bis 1924 vorgenommenen Unterhaltungsarbeiten erstreckten sich auf Damm- und Baggerarbeiten, Verdichtungen und Sicherungen einzelner gefährdeter Bauteile, die Untersuchung und Instandhaltung von Durchlässen und Durchfahrten, Reparaturen an Schleusen und Sicherheitstoren, die Anlage von Leitgräben, Ausbesserung von Einlässen, Grundablässen, Ueberfallwehren, Kanalbrücken und Ziehwegen.

Im Jahre 1923 mußten größere Böschungsrutschungen am Oelsbacher Einschnitt und am Wolfenbachgraben beseitigt werden.

Die andauernd hohen Wasserstände des Jahres 1924 hatten auch am Kanal, namentlich in der kanalisierten Altmühlstrecke, die Beschädigung einzelner Bauteile zur Folge. So wurden an dem Stauwehr Nr. 11 in der Altmühl bei Meihern zwei Pfeiler unterspült und erlitten nicht unerhebliche Setzungen und sonstige Schäden. Ihre gründliche Instandsetzung ist im Gange. Ferner mußte in der Schleuse Nr. 17 bei Ottmaning das Vorsatzmauerwerk der Kammermauern, das durch den Frost stark gelitten hatte und großenteils gelockert war, samt seiner Hintermauerung erneuert werden.

4. Neubauten.

Für die Großschiffahrtverbindung Rhein-Main-Donau war gegen Ende 1921 der Entwurf durch das Bayerische Kanalbauamt soweit aufgestellt, daß an einzelnen Stellen mit der Ausführung begonnen werden konnte. Der Bau setzte bereits im Jahre 1921 ein mit den Arbeiten bei Viereth am Main in der Nähe von Bamberg, wo die alte Bischberger Staustufe, die den Aufstieg vom Main zur Regnitz und zum Ludwig—Donau—Main-Kanal vermittelte, baufällig geworden war und erneuert werden sollte. Man entschloß sich, hier sogleich die neue Stufe zu errichten, die für die Großschiffahrtstraße vorgesehen war, und sie auch den Bedürfnissen der Großschiffahrtstraße entsprechend auszubauen. An der Donau zwischen Regensburg und Passau wurde im Jahre 1921 die erste Versuchsstrecke für die Niedrigwasserregulierung gebaut.

Im Verlauf des Jahres 1921 wurden auch die organisatorischen Maßnahmen für die Baudurchführung in Angriff genommen, wobei in erster Linie daran gedacht war, daß das Land Bayern eine Wasserstraßendirektion und längs der ganzen Strecke Wasserbauämter errichten sollte. Um die Finanzierung unter Verwertung der Wasserkräfte zu erleichtern, kamen Reich und Bayern dahin überein, für die Durchführung eine Aktiengesellschaft, die Rhein-Main-Donau A.-G., zu gründen, die geplante Wasserstraßendirektion entfiel, die Wasserbauämter wurden als Neubauämter in die Organisation der A.-G. eingefügt, und die Ausführung der Niederwasserregulierung der Donau den Straßen- und Flußbauämtern Regensburg und Deggendorf übertragen. Die Gründung der A.-G. erfolgte am 30. Dezember 1921.

Als erstes Bauprogramm hatte sich die Gesellschaft zum Ziel gesetzt, die Donau von Passau aufwärts bis Regensburg als Großschiffahrtstraße auszubauen und am Main von Aschaffenburg aufwärts bis Würzburg die Schiffahrtstraße vorzutreiben. An der Donau erforderte dieses Bauprogramm den Bau der großen Kachletstufe bei Passau, die die 25 km lange Felsenstrecke von Vilshofen bis Passau überstaut, und ferner die Fortsetzung der Niedrigwasserregulierungs-Arbeiten. Am unteren Main gedachte man, sogleich die dreizehn Stufen bis Würzburg in Angriff zu nehmen, schränkte dann aber das Bauprogramm auf acht Mainstufen ein.

Die Entwicklung der Geldverhältnisse im Jahre 1922 zwang aber noch zu weitgehenderen Einschränkungen, und so konnte im Verlauf des Jahres 1922 nur mit dem Bau der Kachletstufe bei Passau begonnen, die schon seit 1921 begonnene Staustufe Viereth fortgesetzt und am unteren Main ein kleines Wasserkraftwerk, die Untere Mainmühle in Würzburg, ausgebaut werden, die den nötigen Kraftstrom für die ganzen Bauten liefern sollte. An der Donau wurden zwei Niedrigwasserteilregulierungen bei Donaustauf und Niederalteich als Versuchsstrecken hergestellt.

Im Jahre 1923 konnte die Untere Mainmühle bei Würzburg vollendet werden. Sie liefert allen erzeugbaren Strom nach einem mit der Stadt Würzburg abgeschlossenen Vertrag in das städtische Leitungsnetz. Die Verhältnisse der deutschen Währung entwickelten sich weiter so ungünstig, daß man endgültig darauf verzichten mußte, am unteren Main Bauten in Angriff zu nehmen und daß man zufrieden sein konnte, wenn es gelang, die im Gang befindlichen Bauten bei Viereth und am Kachlet weiterzuführen. Auch die Niedrigwasserregulierung an der Donau mußte sich mit der allernotwendigsten Unterhaltung der bereits hergestellten Flußstrecken begnügen.

Das Jahr 1924 brachte wieder eine feste Währung, aber die Bauten konnten nur dadurch fortgesetzt werden, daß Reich und Bayern die notwendigen Geldmittel zur Verfügung stellten. Gegen Ende des Jahres 1924 wurde die Staustufe Viereth dem Betrieb übergeben; sie hat seither schon einen sehr regen Floßverkehr aufzuweisen, während der Schiffsverkehr am Obermain noch gering ist. Die gewinnbare elektrische Arbeit wird durch Vermittlung des Bayernwerkes in das Netz des Oberfränkischen Ueberlandwerkes abgegeben. Die Bauarbeiten an der Kachletstufe sind im Jahre 1924 sehr rüstig vorwärts gegangen, so daß die Schiffahrt vom Herbst 1925 ab durch die Südschleuse geleitet werden kann und die Fertigstellung der Gesamtanlage im Jahre 1927 zu erwarten ist.

Im Verlauf des Jahres 1924 haben Reich und Bayern auch besondere Kredite für Vorarbeiten zur Verfügung ge-

stellt, die es ermöglichen sollen, die in der Inflationszeit und in der Zeit der großen Geldknappheit zurückgestellten Projektierungsarbeiten wieder neu aufzunehmen; es werden gegenwärtig die Strecken Aschaffenburg—Würzburg, Bamberg—Nürnberg und Scheitelhaltung—Lechzubringer im Entwurf so weit bearbeitet, daß eine endgültige Festlegung der Linie erfolgen kann.

C. Tarifpolitik.

Zugunsten des Reiches werden Schiffahrtabgaben auf dem Ludwig-Kanal erhoben. Bei dem Uebergang der Wasserstraße auf das Reich betrugen die infolge der Geldentwertung bereits erhöhten Abgaben:

für beladene Schiffe 0,4 Pf. je km und 100 kg,
für leere, nach ihren Maßen in 6 Klassen eingeteilte Schiffe

in der I. Klasse	14 Pf.
in der II. Klasse	12 Pf.
in der III. Klasse	8 Pf.
in der IV. Klasse	6 Pf.
in der V. u. VI. Klasse	4 Pf.

je Kilometer

Neben diesen Befahrungsabgaben kommen Hafen- und Ueberwinterungsabgaben, Kran-, Wäge-, Lager- und Ufergelder zur Erhebung.

Während der Inflationszeit wurden die Abgaben durch Festsetzung prozentualer Zuschläge der Geldentwertung angepaßt. Nach Wiederkehr einer wertbeständigen Währung ist der Abgabentarif auf Reichsmark umgestellt worden. Seit dem 15. April 1924 betragen die Abgaben

für beladene Schiffe 0,1 Pf. je km und 100 kg.
für leere Schiffe

in der I. Klasse	7 Pf.
in der II. Klasse	6 Pf.
in der III. Klasse	4 Pf.
in der IV. Klasse	3 Pf.
in der V. u. VI. Klasse	2 Pf.

je Kilometer

Die geltenden Abgabensätze für leere Schiffe decken sich mit den Vorkriegssätzen. Für beladene Schiffe sind die Abgaben der nach dem Kriege gesunkenen Kaufkraft angepaßt worden. Für gewisse Verkehrsbeziehungen waren zur Stützung der Wettbewerbsfähigkeit des Kanals Ausnahmesätze notwendig. So zahlen beladene Schiffe für Kanalverfrachtungen von Regensburg nach Kitzingen und von Kelheim nach Neumarkt nur 0,05 Pf. je km und 100 kg, d. h. 16²/₃ v. H. weniger als den Friedenssatz (0,06 Pf.).

Die nach Artikel 99 der Reichsverfassung zugelassene Selbstkostendeckung ist beim Ludwig—Donau—Main-Kanal nicht erreicht worden.

D. Verkehr.

Der Güterverkehr auf der Donau und dem Main oberhalb Aschaffenburg war nicht bedeutend, ist aber höher als vor dem Kriege. Näheres enthält die folgende Uebersicht.

Güterverkehr in den Häfen Aschaffenburg, Regensburg und Passau:

Hafenplatz:	Jahr:	Ankunftsverkehr: t	Abgangsverkehr: t	Gesamtverkehr: t
Aschaffenburg	1913	34 373	11 374	45 747
	1921	114 745	24 774	139 519
	1922	489 852	123 546	613 398
	1923	64 348	94 339	158 687
	1924	745 004	128 807	873 811
Regensburg	1913	84 744	152 927	237 671
	1921	24 267	60 128	84 395
	1922	84 158	218 132	302 290
	1923	109 321	196 707	306 028
	1924	109 679	128 530	238 209
Passau	1913	51 745	13 860	65 605
	1921	110 941	75 476	186 417
	1922	42 687	100 254	142 941
	1923	74 523	113 082	187 605
	1924	52 755	55 943	108 698

Jubiläen in der Elbeschiffahrt.

90 Jahre Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Dresden konnte am 6. März 1926 auf ein 90-jähriges Bestehen zurückblicken. An diesem Tage wurde im Jahre 1836 die Gesellschaft durch Kaufmann Schwenke und Kaufmann Lange vorbereitend ins Leben gerufen. Das aufgenommene Protokoll spricht von einer Ergänzung der Lücken, welche die neu zu erbauenden Eisenbahnen infolge Nichtberührung wichtiger Punkte offen gelassen, und von der Aufschließung einer Quelle merkantiler Betriebsamkeit, die Vorteile verspricht, die durch die Eisenbahn wohl erhofft, aber nie erreicht werden dürften. So hat man schon in jener Zeit erkannt, daß unsere Elbeschiffahrt neben der Eisenbahn sowohl für den Frachten- als Personenverkehr eine Notwendigkeit war, die es bis in die heutige Zeit geblieben ist. Noch im selben Monat schlossen sich unter Führung des bayerischen Generalkonsuls Hesse vierzehn angesehene Dresdener Kaufleute zusammen, deren Gesellschaftsstatut am 20. April die Genehmigung der Regierung fand. Zur Ausgabe gelangten zunächst 1 500 Aktien zu je 100 Talern. Schon am 5. Mai war der Betrag überzeichnet.

Die dem geschäftsführenden Direktor Schwenke am 5. Juli überreichte ministerielle Privilegiumserteilung hatte folgenden Wortlaut:

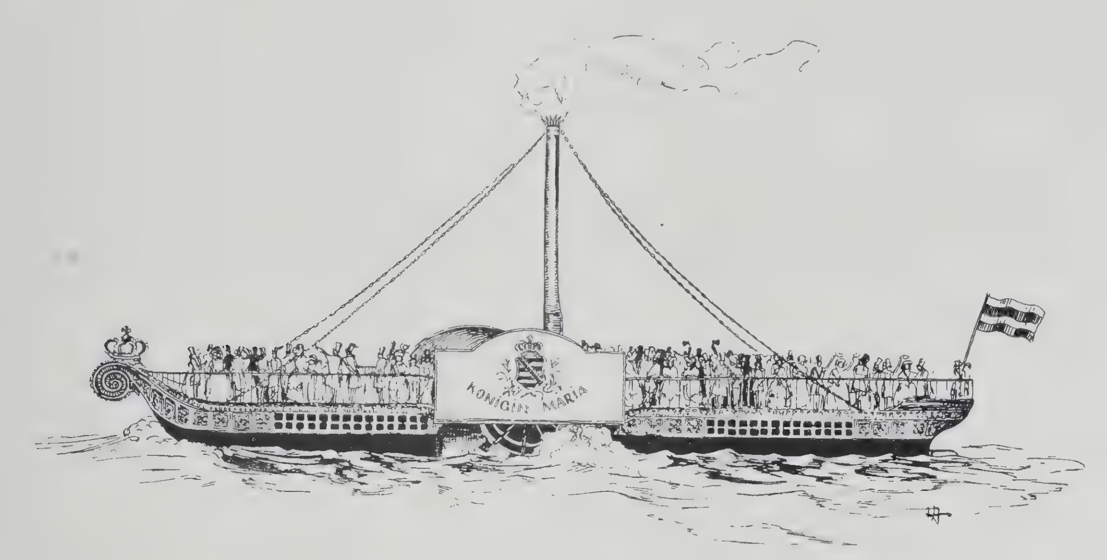
„Auf Sr. Majestät allerhöchsten Befehl wird hiermit für Allerhöchst dieselben, sowie Allerhöchst dero Erben und Nachkommen vom Ministerio des Innern beurkundet, daß auf darum geschehenes geziemendes Nachsuchen nach vorheriger Erwägung der einschlagenden Umstände der in Dresden zusammengetretenen Elb-Dampfschiffahrtsgesellschaft zur Betreibung der Dampfschiffahrt auf der Elbe von einem inländischen Orte zum anderen ein Privilegium auf fünf Jahre erteilt."

Neben verschiedenen anderen Forderungen stellte die Regierung die Bedingung, „nach Maßgabe des Bedürfnisses auf Verlangen des Ministerio die Zahl der Dampfschiffe hinreichend zu vermehren." Später wurde das Privilegium verlängert, bis es durch die am 1. Oktober 1844 in Wirksamkeit getretenen Bestimmungen der Additional-Akte vom 23. Juni 1821 gegenstandslos wurde.

Hand in Hand mit dem geschäftlichen Ausbau des jungen Unternehmens ging auch der Schiffbau. Nach den Angaben des zu Studienzwecken schon im März 1836 nach Frankreich entsandten Technikers der Gesellschaft, Schubert, wurden zwei eiserne Schiffe in Auftrag gegeben, deren Schiffskörper man auf der „Alten Vogelwiese" zusammenfügte. Den Maschineneinbau und die Lieferung der sonstigen Eisenteile besorgte die Maschinenbauanstalt Uebigau.

Das erste in Betrieb genommene Schiff war die „Königin Maria." Nach mancherlei Veränderungen an der Maschine und am Dampfkessel begann sie unter reger Anteilnahme der Dresdner Bevölkerung ihre Probefahrten am 6. Juni 1837, der sich am 30. Juli Uebungsfahrten stromauf und stromab anschlossen. Am 20. Mai 1838 vollführte der zweite Dampfer namens „Prinz Albert" seine Probefahrten. Auch

er hatte verschiedene Erstlingskrankheiten zu überwinden und wurde später völlig umgebaut. Die neue Maschine stammte von John Penn in Greenwich. Sie war in Hamburg eingesetzt worden, von wo aus der Dampfer nach achttägiger Fahrt in Dresden wieder eintraf. Ihm gelang es zum erten Male, die Stromschnelle bei Rathen ohne Zugtierhilfe zu überqueren. Der später erfolgte Umbau der „Königin Maria" führte ebenfalls zu einem befriedigenden Ergebnis. Dadurch wurde es der Gesellschaft möglich, mit jedem ihrer beiden Dampfer nach Tetschen und zurück in einem Tage zu fahren.



Die „Königin Maria". 1837.

Der Fahrpreis war verhältnismäßig gering. So kostete eine Fahrt nach Pillwitz 6 Neugroschen, eine solche bis Meißen 10 Neugroschen und bis Rathen 12 Neugroschen. Schon im Jahre 1839 hatte die Gesellschaft mit ihren 3 Dampfern 33 441 Personen befördert.
Vierzig Jahre später waren es mit 20 Schiffen bereits rund 2 Millionen Fahrgäste in Jahresfrist.

Die Höchstzahl erbrachte das Jahr 1898/99 mit 37 Dampfern, auf denen 3 630 351 Personen fuhren. Während der letzten Kriegsjahre ging der Personenverkehr merklich zurück, aber 1925 erreichte er die ansehnliche Höhe von rund 2 500 000 Fahrgästen wieder.

War der Hauptzweck der sich immer mehr vervollkommnenden Elbdampfer lediglich die Personenschiffahrt, so stellten das Revolutionsjahr 1849 und der Krieg 1866 auch ernste Anforderungen an die Flotte der Gesellschaft. Am 4. Mai 1849 brachte der Dampfer „Friedrich August" den gleichnamigen König und seine Gemahlin nach Königstein zum Aufenthalt auf der Festung. Am anderen Tage kam der Dampfer mit einer großen Ladung Pulver und Munition wohlbehalten nach Dresden zurück. Auf der Fahrt erhielt er wiederholt Feuer, wobei der Steuermann einen Handschuß bekam, sonst aber Schaden nicht angerichtet wurde.

1866 beschlagnahmte das Generalkommando sämtliche Dampfer, die unter dem Schutz der Festung Theresienstadt gelangten. Alle Landungsbrücken wurden zerschlagen oder versenkt. Die Fahrten erlitten vom 13. Juni bis 20. August 1866 vollständige Unterbrechung. Am 30. Oktober 1873 fand der Dampfer „Saxonia" zur Ueberführung der Leiche des Königs Johann von Pillnitz nach Dresden Verwendung. Dem gleichen Zwecke diente am 17. Oktober 1904 „König Georg", um den verstorbenen Herrscher desselben Namens von Pillnitz nach der Residenz zu bringen.

In den 40er Jahren hatte die Gesellschaft einen schwierigen Konkurrenzkampf mit einem böhmischerseits ins Leben getretenen Unternehmen des Kapitän Ruston zu bestehen, auch 1875 einen solchen mit einem anderen, das zwischen Dresden und Pillnitz Schraubenschiffe laufen ließ. Den Rustonschen Betrieb übernahm die Gesellschaft 1851 selbst, während die Parrausche Schraubendampfer-Gesellschaft sich nicht zu halten vermochte und von selbst einging.

So konnte das vom 22. Januar 1877 als „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft" bezeichnete Unternehmen sich ungehindert ausdehnen. Unter einer weitblickenden, umsichtigen Leitung verbesserte sich der Bestand an Personendampfern immer mehr. Die Schiffe vervollkommneten sich in anerkennenswerter Weise bis zum Oberdeck- oder komfortablen Luxusdampfer, die von der 1863 erbauten „Bohemia" und dem alten „John Penn" aus dem Jahre 1864 merklich abstechen und sich ganz besonderer Beliebtheit erfreuen. Heute befahren die Schiffe der Gesellschaft die Strecke von Mühlberg bis Leitmeritz. Freilich war auch der Krieg und die schwere Nachkriegszeit der Weiterentwicklung der Elb-Schiffahrt sehr hinderlich. Trotzdem lief im vorigen Jahre ein neuer prächtiger Salondampfer „Stadt Wehlen" auf der Werft von Laubegast vom Stapel, womit die Zahl der jetzt im Dienst befindlichen Schiffe 25 erreichte.

60 Jahre Neue Norddeutsche Flußdampferschiffahrts-Gesellschaft

Die Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrtsgesellschaft, Hamburg, die am 8. März d. Js. auf ein 60-jähriges Bestehen zurückblicken konnte, zählt mit zu den größten deutschen Binnenschiffahrtsunternehmungen. Ihr Arbeitsgebiet ist vorzugsweise die Elbe mit ihren Nebenflüssen und Verbindungskanälen. Außer dem Fracht- und Eilverkehr nach der Oberelbe und den märkischen Wasserstraßen nach Lübeck und Stettin betreibt die Gesellschaft folgende wichtige Linien:

1. einen täglichen Eildampferverkehr zwischen Hamburg und Berlin,
2. einen regelmäßigen Eildampferverkehr zwischen Hamburg—Magdeburg—Wallwitzhafen—Klein-Wittenberg und Torgau.

Der Schiffspark der Gesellschaft einschließlich der Flotte der „Deutschland" Schnelldampfer-Ges. m. b. H. besteht zur Zeit aus 27 Eildampfern, 3 Motorfrachtkähnen, 54 Frachtkähnen,

9 Flußschleppdampfern, 9 Lagerkähnen, 1 Kohlenleichter, 5 Hafenschleppdampfern, 4 Dampfwindenschuten, 1 Motorbarkasse, 4 Motorschuten, 50 Schuten. Ein eigener, ganz modern eingerichteter Güterschuppen mit elektrisch betriebenen Kränen, Lagerkähne mit elektrischen Motor- und Dampfwinden, sowie eine eigene Ewerführerei vermitteln in Hamburg den Güterumschlag. In Berlin, Magdeburg, Wallwitzhafen, Klein-Wittenberg und Torgau wird ebenfalls mit den modernsten Güterumschlagsgeräten gearbeitet. Aus der Geschichte der Gesellschaft dürften folgende Einzelheiten von Interesse sein: Die Neue Norddeutsche Flußdampfschifffahrtsgesellschaft wurde am 8. März 1866 gegründet und am 24. März 1866 in das Handelsregister zu Hamburg eingetragen. Der Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb der Schiffahrt auf deutschen und mit denselben in Verbindung stehenden ausländischen Binnengewässern. Bei der Gründung wurde ein Kapital von 247 500 Talern = 742 500 Mk. aufgebracht, das zunächst zum Ankauf des gesamten Materials der aufgelösten Norddeutschen Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verwandt wurde. Mit 7 Schleppdampfern, 30 eisernen und 5 hölzernen Kähnen wurde ein regelmäßiger Verkehr zwischen Hamburg—Berlin, sowie Hamburg—Magdeburg—Dessau unterhalten. Das stetig wachsende Güterangebot erforderte mit der Zeit eine Umgestaltung des Schiffsparkes. Für Massengüter im Elbeverkehr mußten größere Schleppkähne, demzufolge auch stärkere Schleppdampfer in den Dienst gestellt werden, wurden doch im Jahre 1880 1 900 000 Ztr., 1890 schon 3 500 000 Ztr. befördert. Um den von Jahr zu Jahr wachsenden Anforderungen des Verkehrs genügen zu können, ging die Gesellschaft dazu über, immer größere und kräftigere Fahrzeuge zu bauen. So wurde 1900 ein großer Seitenradschleppdampfer, der 80 000 Ztr. fortzuschaffen vermag, in Betrieb genommen und Kähne mit 20 000 Ztr. Ladefähigkeit gebaut. Im Laufe der Jahre wurde der Elbeschiffahrtsverkehr technisch mehr und mehr vervollkommnet. Ebenso wie bei der Eisenbahn wurde der Güterverkehr zu Wasser in Fracht- und Eilgut getrennt. Zunächst wurden Eilkähne geschaffen, die nach der Beladung sofort abgeschleppt wurden. Da diese Betriebsform auf die Dauer den Ansprüchen der Verlader in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit nicht genügen konnte, ging die Gesellschaft dazu über, besondere Eildampfer in Dienst zu stellen. Durch die Betriebsgemeinschaft mit der „Deutschland“ Schnelldampfer-Ges. m. b. H. verfügte die Gesellschaft 1914 über insgesamt 5 Eilfrachtdampfer. Diese Betriebsgemeinschaft wurde 1916 eine dauernde. 1918 erwarb die Gesellschaft weitere 9 Eildampfer und stellte 1922 zwei große, mit allen modernen Einrichtungen versehene Eildampfer in Betrieb. 2 neu erbaute Motorfrachtkähne und 2 neu erbaute Motorschuten werden demnächst in Betrieb genommen, auch der Schiffspark der „Deutschland“ Schnelldampfer Ges. m. b. H. hat in den letzten Jahren weiteren Zuwachs an Eildampfern erfahren. Die Gesellschaft ist stets auf Ergänzung schlecht gewordener Schiffe und auf Erwei-


Krananlagen des Güterschuppens der N. N. F. D. G. Hamburg-Stadtdeich


Neuestes Dieselmotorschiff „Barby“


Lade- und Löschstelle der N. N. F. D. G. zu Berlin, Kronprinzenufer

terungterung des Schiffsparkes durch technisch verbesserte Fahrzeuge bedacht.

Durch die Ablieferung von Binnenfahrzeugen, die uns der Versailler Vertrag auferlegte, büßte die Gesellschaft 6 Frachtkähne ein. Neubauten konten für die vom Reich hierfür erhaltene Entschädigung nicht hergestellt werden, da das Geld in der Inflationszeit ausgekehrt wurde. Das Grundkapital der Gesellschaft betrug Mk. 742 500,—. Es wurde 1918 auf Mk. 1 500 000,—, 1919 auf Mk. 1 600 000,—, 1920 auf Mk. 3 300 000,—, 1922 auf Mk. 10 000 000,— erhöht. 1924 auf 2 000 000,— Goldmark zusammengelegt. Es ist beabsichtigt, das Kapital im Jahre 1926 auf 3,5 Millionen GM. zu erhöhen.

Zu Berg und zu Tal wurden befördert:

Jahr	Fahrzeuge	Fracht	Jahr	Fahrzeuge	Fracht
1866	—	773 484 Ztr.	1914	1681	448 800 849 kg
18 0	—	885 932 ,,	1919	1126	231 177 702 kg
1880	—	1 927 619 ,,	1920	1193	289 753 943 kg
1890	776	3 363 987 ,,	1921	1491	331 074 981 kg
1900	1023	5 470 732 ,,	1922	1570	354 636 782 kg
1910	1369	8 474 078 ,,	1923	1752	457 219 146 kg
			1924		488 524 385 kg
			1925		599 182 267 kg

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Reichswasserstraßenbeirat. Der Herr Reichspräsident hat den Reichsverkehrsminister Dr. Krohne zum Vorsitzenden, den Abteilungsleiter, Ministerialrat Koenigs zum stellv. Vorsitzenden des Reichs-Wasserstraßenbeirats ernannt. / Für die 1. Tagung ist der 13. April 1926 — nicht, wie bisher vorgesehen der 24. März — in Aussicht genommen.

Reichsbahndirektor Vogt und die Binnenschiffahrt. In der Verkehrsausschußsitzung des Deutschen Industrie- und Handelstages sprach am 11. Februar 1926 der Direktor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Staatssekretär a. D. Vogt über „Die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahngesellschaft". Soweit sich die Ausführungen mit den Fragen der Binnenschiffahrt befaßten ,geben wir sie nachstehend — aus der vom Deutschen Industrie- und Handelstag gefertigten Niederschrift — wieder: „Seitens der Wasserstraßen wird uns (der Reichsbahn) der Vorwurf gemacht, daß wir durch die Einführung unseres Staffeltarifsystems den Wasserstraßen einen Teil des ihnen zukommenden Verkehrs entzogen hätten, daß also der für weite Entfernungen und für große Massen naturgemäß in Betracht kommende Weg, nämlich die Wasserstraßen, uns hätte von ihrem Verkehr abgeben müssen, weil wir bei diesen weiten Entfernungen billiger seien als die Wasserstraßen, wobei wir sogar unter den Selbstkosten führen. Wir glauben demgegenüber, daß der Schaden, den die Wasserstraßen durch unseren Staffeltarif erfahren haben, nicht unerheblich wieder aufgewogen wird durch das, was uns die Wasserstraßen im Nahverkehr abgenommen haben; denn tatsächlich wird jetzt vielfach ein Gut, das früher bei näherer Entfernung auf der Eisenbahn gefahren wurde, auf dem Wasserwege befördert; es werden jetzt z. B. auf der Elbe mehr als früher Schnelldampfer in Dienst gestellt, die jetzt die Stückgüter, die früher eine Domäne für uns waren, auf dem Wasserwege befördern. Aber wir wollen uns nicht feindlich zu den Wasserstraßen einstellen. Wir stehen auf dem Standpunkt, daß Wasserstraßen und Eisenbahn durchaus nebeneinander existieren können; aber genau so, wie wir uns dagegen wehren, daß uns das Automobil den Verkehr wegnimmt, ebenso wünschen wir, daß uns die Wasserstraßen nicht den Verkehr wegnehmen. Wir stehen unsererseits auf dem Standpunkt, und wir geben dahin den Wasserstraßen durchaus Recht, daß wir nicht Tarife schaffen sollen und wollen, die bewußt den Wettbewerb mit den Binnenwasserstraßen aufnehmen, und mit denen wir unsere Selbstkosten nicht decken könnten. Ich kann Ihnen heute immer noch kein abschließendes Bild über unsere Pläne und über unsere endgültige Stellungnahme in der Beziehung geben, weil die allerdings sehr langwierigen Beratungen immer noch nicht völlig haben zu Ende gebracht werden können; das liegt einmal daran, daß es heute sehr schwierig ist, vergleichende Statistiken aufzustellen, vielfach auch an den Wasserstraßen selbst, die uns im Stich gelassen haben und im Stich lassen mußten, weil sie auch keine sicheren Zahlen haben. Es liegt zum Teil auch daran, daß die verschiedenen Wasserstraßen sich untereinander nicht haben einigen können, daß vielfach das, was die Elbe wünscht, vom Mittellandkanal oder umgekehrt bekämpft wird, daß der Rhein—Weser-Kanal wieder andere Interessen hat als der Dortmund—Ems-Kanal, so daß wir selbst heute noch nicht klar sehen können, was die Interessenten eigentlich tatsächlich wünschen. Ich kann Ihnen aber immerhin schon einige nicht uninteressante Zahlen nennen aus einem Teilgebiet, nämlich aus dem so wichtigen Kohlenverkehr auf dem Rhein. Hier wird immer behauptet, daß wir dem Rhein den Fernverkehr abgenommen hätten. Wir haben schon seit einiger Zeit, seit zwei Jahren, den sogenannten 6u-Tarif, den Wasserumschlagtarif für Kohle von Mannheim, Kehl, Karlsruhe, Mainz usw. nach Süddeutschland. Zwar sind die Wasserinteressenten auch mit diesem Tarif noch nicht vollständig zufrieden und glauben, daß auch hier noch eine weitere Ermäßigung der Fracht ab Wasserumschlag notwendig wäre, um der Wasserstraße den Verkehr zurückzugeben, den sie früher gehabt hätte; aber ich will Ihnen noch einige Zahlen nennen. Dadurch, daß wir diesen Tarif eingeführt haben, haben wir nicht nur im großen und ganzen die Frachtspannung zwischen der Fracht auf dem direkten Eisenbahnwege und den beiden Frachtteilen bis zum Rhein und ab Rhein wieder auf die Stufe der Vorkriegszeit gebracht, sondern diese Frachtspannung ist sogar zum Teil noch zugunsten der Wasserstraßen geändert; also z. B. die Relation Gelsenkirchen—Stuttgart hatte früher eine Frachtspanne von 49, d. h., es blieben für die Wasserstraße 51 v. H. übrig, jetzt ist die Frachtspannung 46,8 v. H., so daß die Wasserstraße 53,2 v. H. übrig hat, oder, in absoluten Zahlen ausgedrückt: während früher für die Wasserfracht 6,40 M. übrigblieben, sind es jetzt 8,60 M. Ganz ähnlich verhält es sich mit der Relation Gelsenkirchen—Nürnberg und Gelsenkirchen—Augsburg. Jedenfalls ergibt sich aus unseren Feststellungen, daß die Wasserstraßen bei den im allgemeinen geringer gewordenen Kohlentransporten weniger eingebüßt haben als die Eisenbahnen. Während der Wasserversand der Ruhrkohle im Jahre 1913 19,7 v. H. und im Jahre 1925 24,2 v. H. ausmachte, hat sich die gesamte Förderung auf dem direkten Bahnwege nach den süddeutschen Gebieten von 6,7 v. H. im Jahre 1913 auf 4,9 v. H. im Jahre 1925 verringert. Wir glauben also festgestellt zu haben, daß tatsächlich zwar eine Verschiebung zwischen Wasserstraßen und Eisenbahnen, aber zuungunsten der Eisenbahnen eingetreten ist. / Ich möchte im Zusammenhange damit nur noch eins erwähnen. Wenn wir den Kohlentarif von den Wasserumschlagplätzen nach Süddeutschland noch irgendwie weiter ermäßigen würden, so würden wir damit allerdings vielleicht dem Ruhrgebiet einen weiteren Absatz verschaffen, ob das aber lediglich auf Kosten der Saarkohle geschehen würde, das ist mir doch sehr zweifelhaft; denn die Saarkohle hat im großen und ganzen denselben Weg zurückzulegen, sondern es würde gehen auf Kosten der sächsischen und der schlesischen Kohle — diese beiden würden verlieren, es würde sich also im großen und ganzen um eine Verschiebung innerhalb der verschiedenen deutschen Kohlengebiete handeln, ohne daß die Volkswirtschaft, d. h. der Abnehmer, irgendeinen Vorteil davon hätte, und ich glaube doch das wenigstens hervorheben zu sollen, daß die Deutsche Reichsgesellschaft, wie wohl bekannt ist, auf dem Standpunkte steht, daß man Wasserumschlagtarife nur machen sollte, wenn sie der Allgemeinheit zugute kommen, und nicht Wasserumschlagtarife, von denen nur der Wasserweg allein den Vorteil hätte, weil das darauf hinauskommen würde, daß der eine Weg auf Kosten des anderen unterstützt würde, was natürlich heute bei der schwierigen Lage, in der sich die Reichsbahn befindet, kaum möglich ist. Wir erkennen durchaus die schwierige Lage auch der Wasserstraßen an; auch sie haben viele Transportmittel abgeben müssen, auch sie haben große Verluste gehabt; aber der Wasserweg ist dadurch in einer sehr viel günstigeren Lage, als er seine Frachten viel mehr der Konjunktur anpassen kann, als er auch freiere Hand hat in seiner Personalpolitik und jedenfalls sehr viel weniger belastet ist durch die Reparationskosten als die Deutsche Reichsbahngesellschaft; auch kürzlich erst, bei der Verteilung der Industriebelastung für die Reparationslasten, sind ja die Wasserstraßen bevorzugt worden. Also, wir glauben, daß wir nur dann Wasserumschlagtarife machen sollten, wenn die Allgemeinheit davon Vorteil hat und ohne daß für uns Ausfälle dadurch entstehen, die nicht durch eine entsprechende Verkehrsvermehrung wieder ausgeglichen werden können. / Nun wird auf der anderen Seite wieder von uns verlangt, daß wir die Seehäfentarife übertragen sollen auf die Binnenwasserstraßen.

Hier, glaube ich, liegt eine grundsätzlich verschiedene Auffassung vor. Der frühere Preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat als Grundsatz ausgesprochen, daß man nur eins von beiden machen könne: entweder die Seehäfen unterstützen oder die Binnenwasserstraßen, aber nicht beides, weil beides sich gegenseitig aufhebt, und zwar auf Kosten der Eisenbahn, aber auch auf Kosten der deutschen Seehäfen. Wenn wir Seehäfenpolitik machen nach Hamburg und gleichzeitig die Umschlagstarife einführen wollten nach dem Rhein, so würden die Sendungen von den deutschen auf die ausländischen Seehäfen, wenn wir gleichzeitig Ermäßigungen geben würden für Umschlagsplätze an der Elbe, so ist es selbstverständlich, daß die Transporte nicht auf der Eisenbahn nach Hamburg laufen würden, sondern voraussichtlich nach dem nächstgelegenen Binnenumschlagshafen; wir würden also die Transporte von den längeren Strecken auf wesentlich kürzere Strecken ablenken. Wir haben versuchsweise zwei Tarife für Salze und Kali gemacht, die ungefähr die gleichen Ermäßigungen brachten für die Ausfuhr über einen Binnenhafen, einen Seehafen und über die trockene Grenze; die Folge war, daß fast der gesamte Verkehr sich auf dem kurzen Reisewege nach der nächsten Wasserumschlagstelle abspielt und wir das Nachsehen haben. Ich glaube, das ist eigentlich auch so selbstverständlich, daß dieser Versuch kaum notwendig gewesen wäre, um zu diesem Ergebnis zu kommen. Ich glaube infolgedessen nicht in Aussicht stellen zu dürfen, daß wir, grundsätzlich wenigstens, alle Seehäfentarife auf den Binnenumschlag übertragen, sondern wir werden von Fall zu Fall prüfen. Wir haben schon eine große Anzahl von Binnenumschlagstarifen gemacht; für alle Wasserstraßen bestehen Umschlagstarife, und nicht nur, wie es fälschlich heißt, nur dann, wenn uns die Wasserstraße in unserem Wettbewerb zu Hilfe kommt, sondern wir haben auch vielfach Tarife gemacht ausschließlich zugunsten der Wasserstraßen, allerdings immer unter Erfüllung der Voraussetzung, daß wir dadurch keinen Nachteil haben. Nach allen Erfahrungen, die wir auf dem Gebiet gemacht haben, werden Sie es verstehen, wenn wir hier auch in Zukunft die allergrößte Vorsicht werden walten lassen. / Aber ich darf dieses Thema nicht verlassen, ohne auch an dieser Stelle hervorzuheben, wie gefährlich es uns erscheint, die Wasserstraßen noch weiter planmäßig auszubauen. Es erscheint uns nicht erträglich, wenn jetzt die Länder, die Provinzen usw. erhebliche Mittel aufwenden, um die Wasserstraßen noch weiter auszubauen. Erst vor kurzem hat der Reichstag beschlossen, für den Rhein—Neckar-Kanal erhebliche Kosten aufzuwenden. Meine Herren, ich glaube kaum, daß dem Reichstag bei diesem Beschluß bekannt gewesen ist, welche enormen Ausfälle dadurch der Reichsbahn wieder erwachsen werden. Ich will mir nicht alle Ausführungen, die in der sogenannten Heidelberger Denkschrift enthalten sind, zu eigen machen; aber einige Tatsachen glaube ich doch nicht mit Stillschweigen übergehen zu dürfen. Es ist durchaus begründet, und es ist deshalb mit Recht betont worden, daß der gesamte Eisenbahnverkehr Württembergs auf den Kanal übergehen müsse, wenn der Kanal sich rentieren soll. Natürlich ist daran niemals zu denken; infolgedessen wird der Kanal sich nicht rentieren, jedenfalls dann nicht, wenn nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Anlagekosten herausgewirtschaftet werden sollen. Da möchte ich doch fragen, ob Sie es für richtig halten, daß in der heutigen Zeit, wo der Verkehr insgesamt so gering ist, daß keins der verschiedenen Verkehrsmittel voll beschäftigt ist, in einer Zeit, ow die Reichsbahngesellschaft mit beinahe 40 v. H. der gesamten Reparationskosten belastet ist, ob es da richtig ist, noch weitere Gelder aufzuwenden, die schließlich dahin führen, der Reichsbahn ganz wesentliche Teile ihres Verkehrs zu entziehen, obwohl schon die Verluste, die sie bis jetzt schon auf dem Gebiete erlitten hat, ihr die Aufgabe, die Reparationslasten zu erfüllen, sehr erschwert und dazu geführt haben, daß die Tarife nicht allgemein ermäßigt werden konnten. Dazu kommt noch der allgemeine Gesichtspunkt, daß es mir nicht richtig erscheint, die Verzinsungs- und Amortisationskosten der Ausgaben für die Wasserstraßen der Allgemeinheit aufzubürden; da wäre es doch unseres Erachtens viel richtiger, die Baukosten der Eisenbahn der Allgemeinheit aufzuerlegen; denn die Eisenbahnen können überall hinkommen, und warum sollen beispielsweise die Kosten der Main—Neckar-Regulierung auch von den Gebieten mit aufgebracht werden müssen, die davon niemals irgendeinen Nutzen zu erwarten haben; wie kommt beispielsweise das Siegerland dazu, dafür Mittel aufzubringen, daß auf dem Rhein—Neckar-Kanal Güter gefahren werden können? Ich glaube, wir müssen immer wieder die Ueberzeugung in die Oeffentlichkeit hinauszutragen versuchen, daß es zurzeit nicht richtig ist, die Wasserstraßen noch weiter auszubauen. Wenn ich Ihnen sage, daß der Dortmund—Ems-Kanal im vorigen Jahre der Bahn durchschnittlich eine Million Tonnen monatlich mit entsprechenden Einnahmeausfällen entzogen hat, daß der Verkehr zeitweise schon bis zu zwei Millionen Tonnen im Monat gestiegen ist, daß jetzt schon der gesamte Verkehr zwischen Rheinland und Emden, zwischen dem Ruhrgebiet und Emden auf dem Kanalwege vor sich geht und keine Tonne mehr die Eisenbahn berührt, so glaube ich doch wohl völlig recht zu haben, meine warnende Stimme zu erheben und zu fordern, daß auf diesem Gebiete, zunächst wenigstens, bis der Gesamtverkehr wieder gestiegen ist, doch etwas gebremst wird, und da es sich zurzeit noch gar nicht übersehen läßt, ob der Verkehr wieder einmal so stark werden kann, daß weitere Wasserstraßen neben der Eisenbahn voll beschäftigt werden, so glaube ich es doch als richtig hinstellen zu dürfen, wenn wenigstens zurzeit weitere wesentliche Mittel nicht dazu verwendet werden sollten."

In der Debatte, die sich an den mehrstündigen Vortrag Vogt's anschloß, ergriff auch Herr Direktor Schlüter (Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft), Minden, das Wort und wandte sich gegen die binnenschiffahrtsgegnerischen Ausführungen:

„Herr Staatssekretär Vogt sagte bei seinen Ausführungen, daß es ihm gefährlich erscheine, in diesem Zeitpunkt noch Mittel für den Ausbau von Wasserstraßen auszugeben, daß er vielmehr auf dem Standpunkt stehe, hierfür keine Mittel mehr aufzuwenden, sondern sie lieber in den Ausbau der Eisenbahn zu stecken mit Rücksicht darauf, daß die Reichsbahn keine Transporte verlieren und keine Einnahmeverluste haben dürfe, in Anbetracht der großen Lasten, die sie zu tragen hätte und mit Rücksicht darauf, daß die Kosten, die in die Wasserstraßen gesteckt würden, doch nur einem eng begrenzten Kreise zugute kämen, während bei dem Ausbau der Eisenbahn die Allgemeinheit den Nutzen davon hätte. Diese Auffassung dürfte wohl nicht richtig sein, und ich muß deshalb ihr widersprechen. Bei den engen Wechselbeziehungen, die zwischen Eisenbahn- und Wasserstraße bestehen, kann ich mir wohl vorstellen, daß eine neue Wasserstraße der Bahn nicht nur Güter wegnimmt, sondern auch Güter zuführt. Ich kann mir z. B. wohl denken, daß Bodenschätze, die heute noch unbenutzt liegen, weil sie den teuren Bahntransport nicht tragen können, erst durch den Bau einer Wasserstraße nutzbar gemacht werden, weil die Wasserfrachten, wie Herr Staatssekretär Vogt in seinem Vortrage selbst bekundet hat, wesentlich billiger sind, als die Bahnfrachten, selbst wenn letztere, wie Herr Staatssekretär Vogt an Beispielen gezeigt hat, weit unter den Selbstkosten der Bahn liegen, zum Teil noch nicht mal die Hälfte der Selbstkosten betragen, wie z. B. beim Kalitarif. Weiter kann ich mir wohl denken, daß gerade durch die Wasserstraßen der Export, an dessen Hebung wir alle das größte Interesse haben, wesentlich gehoben werden kann, und ferner daß durch die Wasserstraßen auch gerade die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Seehäfen gegenüber den ausländischen Seehäfen erheblich gestärkt werden kann. Das alles aber sind Vorteile, die nicht nur einem eng begrenzten Kreise zugute kommen, sondern der Allgemeinheit. Insofern sind also die Ausführungen des Herrn Staatssekretär Vogt nicht richtig, und wir müssen im Gegenteil auch weiterhin das Ziel verfolgen, unsere Wasserstraßen auszubauen."

Die Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz. Die Regelung der Versorgung der Reichswasserschutzbeamten ist in dem „Gesetz über die Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutze (R. W. S. V. G.) vom 26. Februar 1926" (R. G. Bl. 1926 I Nr. 13 vom 5. März 1926, S. 149/150) niedergelegt. Dem Gesetzentwurf des Reichsverkehrsministers, der unverändert angenommen wurde, ist folgende Begründung beigegeben (Reichstagsdrucksache Nr. 1739): Im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 1919 gab die immer mehr um sich greifende Unsicherheit auf den Wasserstraßen dazu Veranlassung, daß bei verschiedenen Kommandobehörden der Armee und der Marine Verbände von Dampf- und Motorbooten geschaffen wurden, welche die Aufgabe hatten, diesem Uebelstande zu steuern. Um eine gleichmäßige Durchführung der ihnen obliegenden Aufgaben zu gewährleisten, wurden auf Anordnung des Reichswehrministers alle diese Bootsverbände als Reichswasserschutz unter einheitlichem Kommando zusammengefaßt und dem Chef der Admiralität unterstellt. Die durch die Friedensbedingungen begrenzte Kopfzahl der Marine ließ die Beibehaltung des Reichswasserschutzes auf den Marineetat nicht zu. Da aber das Reichskabinett in seiner Sitzung vom 13. September 1919 unter Anerkennung des dringenden Bedürfnisses einer besonderen Einrichtung zur Aufrechterhaltung der Sicherheit auf den Wasserstraßen die Beibehaltung des Reichswasserschutzes beschloß, wurde er unter dem 1. Oktober 1919 auf das Reichsministerium

des Innern überführt und hier zum 1. April 1922 etatisiert. In der Folge wurde auf eine vom Ausschuß des Reichstags für den Reichshaushalt bei der Etatsberatung am 14. März 1922 gefaßte Entschließung vom Reichskabinett am 10. April 1922 beschlossen, den Reichswasserschutz auf das Reichsverkehrsministerium zu übertragen, bei dem er sich heute noch befindet. / Daß eine gesetzliche Regelung der Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutze trotz des beinahe siebenjährigen Bestehens des Reichswasserschutzes noch nicht erfolgt ist, hat seinen Grund in der ständigen Ungewißheit über das Fortbestehen des Reichswasserschutzes. Im Laufe der letzten Jahre ist wiederholt die Frage aufgeworfen und sehr gründlich geprüft worden, ob der Reichswasserschutz aufgelöst werden könnte. Das Reichskabinett hat in seiner Sitzung vom 13. Dezember 1923 diese Frage einstweilen verneint und nur die Verwaltungsabbaukommission damit beauftragt, zu prüfen, wie sich noch Ersparnisse erzielen ließen. Diese Prüfung ist erfolgt. Der Reichswasserschutz ist auf Grund dieser Prüfung auf das Maß zurückgeführt worden, das nach Ansicht der beteiligten Ressorts gerade noch ausreichend ist, um die wichtigsten Belange des Reiches zu schützen. Nunmehr kann die gesetzliche Regelung der Versorgungsverhältnisse der Polizeibeamten beim Reichswasserschutze nicht länger aufgehalten werden. Die Regelung ist sehr dringlich, da sich infolge des Fehlens gesetzlicher Bestimmungen für die Versorgung dieser Polizeibeamten eine nicht unerhebliche Anzahl von Beamten beim Reichswasserschutz angesammelt hat, die nicht mehr polizeidienstfähig sind oder in andere Berufe übertreten möchten, aber nicht entlassen werden können, weil ihre Versorgung nicht geregelt werden kann. Grundlage für diese Regelung kann nur sein, daß die Polizeibeamten des Reiches hinsichtlich ihrer Versorgung den Polizeibeamten der Schutzpolizei der Länder gleichgestellt werden, für die das Reichsgesetz über die Schutzpolizei der Länder vom 17. Juli 1922 Bestimmung getroffen hat. Dem entspricht der anliegende Gesetzentwurf. / Soweit auf Grund der mit den auswärtigen Mächten geführten Verhandlungen Aenderungen in der Versorgung der Polizeibeamten der Schutzpolizei der Länder eintreten, ist die Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz entsprechend neu zu regeln.

Der Haushaltsausschuß des Badischen Landtages und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung. Am 26. 2. 1926 befaßte sich der Haushaltsausschuß des Badischen Landtages mit der Organisation der Wasserstraßenverwaltung in der mittleren und unteren Instanz. Zunächst gab der Vertreter der Regierung einen Ueberblick über die Rechtslage. Nach dem Staatsvertrag mit dem Reiche vom 21. 1. 1921 ist die Verwaltungszuständigkeit hinsichtlich des Baues und der Verwaltung der Wasserstraßen am 1. April 1921 auf das Reich übergegangen. Im übrigen verwaltet das Reich die Reichswasserstraßen nach diesem Vertrag durch die Wasserbaudirektion als mittlere Instanz und die 3 badischen Rheinbauämter als Unterinstanzen. Der Vertrag von 1921 stellt nur eine vorläufige Regelung zwischen Baden und dem Reiche dar. Der Regierungsvertreter ging sodann auf die Entscheidung des Staatsgerichtshofes vom 12. Dezember 1925 (siehe Seite) ein und bemühte sich darzulegen, daß die Durchführung der Absichten des Reichsverkehrsministers auf Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung auch in der mittleren und unteren Instanz nicht etwa zu einer Ersparnis an Strombaubeamten in Baden führe, sondern daß auch, wenn das Reich eine selbständige Strombauverwaltungsbehörde errichte, im Lande noch sachkundige badische Beamte sein müßten. In der Aussprache gaben die Vertreter der Parteien ihrer Auffassung übereinstimmend zu Gunsten der Beibehaltung der badischen Strombaubehörde Ausdruck.

Aufbau der Reichswasserstraßenverwaltung in Hamburg. Auf Grund des Gesetzes über den Aufbau der Reichswasserstraßenverwaltung in Hamburg (siehe „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1926, Heft 1, Seite 28) hat der Senat bestimmt: „Es werden in Hamburg und Cuxhaven je 1 Wasserstraßenamt und je 1 Schiffahrtsamt eingerichtet. Die Grenzen der örtlichen Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schiffahrtsämter bestimmt die Wasserstraßendirektion. Die Schiffahrtsämter sind zuständig für das Lotsenwesen, den Betrieb der festen und schwimmenden Seezeichen, die Hilfeleistung in Seenot, das Rettungswesen, die Wrackbeseitigung und das Eisbrechwesen. Strom- und Schiffahrtspolizeibehörde für die hamburgische Stromstrecke vor Cuxhaven ist das Schiffahrtsamt Cuxhaven, für die hamburgische Stromstrecke oberhalb Ortkathen das Wasserstraßenamt Hamburg. Der Vorsteher des Schiffahrtsamtes Hamburg tritt an die Stelle des Direktors des Marinewesens als Aufsichtsbehörde für die Elblotsen, der Direktor der Wasserstraßendirektion an die Stelle des Präses der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, als höhere Verwaltungsbehörde im Sinne der Lotsenordnung für die Unterelbe. / Das Gesetz über den Aufbau der Reichswasserstraßenverwaltung in Hamburg und die in diesem Gesetz gleichzeitig beantragten Aenderungen des Staatshaushaltsplanes treten am 1. März 1926 in Kraft."
Die Geschäftsräume der zum 1. 3. 26 neu eingerichteten Wasserstraßendirektion des Wasserstraßenamtes Hamburg und des Schiffahrtsamtes Hamburg befinden sich vom 1. März an in dem Hause Reeperbahn Nr. 2, die Geschäftsräume des Wasserstraßenamtes Cuxhaven in den bisherigen Räumen der Wasserbauabteilung Cuxhaven, die Geschäftsräume des Schiffahrtsamtes Cuxhaven in den bisherigen Räumen der Marineverwaltung Cuxhaven.

Neue Finanzierungs-Möglichkeiten für Binnenschiffs-Neubauten und Käufe. In Berlin ist kürzlich die Allgemeine Kredit-Aktiengesellschaft Berlin W 62, Kurfürstenstraße 90 gegründet worden, die sich u. a. zur Aufgabe gestellt hat, den Bau von Binnenschiffen mit oder ohne motorischen Antrieb durch die Gewährung von Krediten zu erleichtern. Die Abwicklung dieses Kreditgeschäftes ist in kurzen Zügen folgende: Der Besteller eines Binnenschiffes hat 20—25 % der Kaufsumme aus eigenen Miteln zu finanzieren und erhält auf den Restbetrag von 75—80 % des mit der Werft vereinbarten Kaufpreises einen Kredit von der Allgemeinen Kredit-Aktiengesellschaft. Bei Bestellung des Schiffes sind an die Werft sowohl die vorgenannten 20—25 % Anzahlung als auch der von der Allgemeinen Kredit-Aktiengesellschaft gewährte Kredit von 75—80 % des Kaufpreises abzuführen. Der Besteller hat der Allgemeinen Kredit-Aktiengesellschaft seinen Lieferungsanspruch an die Werft zu zedieren. / Bei Uebergabe des Schiffes seitens der Werft an den Besteller hat letzterer bis zur Abzahlung des Kredits der Allgemeinen Kredit-Aktiengesellschaft das Schiff zu übereignen. Bei größeren Objekten erklärt sich auch die Allgemeine Kredit-Aktiengesellschaft mit der Eintragung einer Sicherungs-Hypothek einverstanden. Das Schiff wird dem Käufer zum ungehinderten Gebrauch überlassen. / Ferner hat der Besteller das Schiff bei einer von der Allgemeinen Kredit-Aktiengesellschaft zu benennenden Versicherungsgesellschaft gegen Haftpflicht und Kasko zu versichern. / Der Besteller zahlt den ihm gewährten Kredit, der zunächst auf höchstens 12 Monate eingeräumt werden kann, in Monatsraten zurück. Die Unkosten für diesen Kredit sind für die heutigen Zinsverhältnisse als mäßig zu bezeichnen.

Ausbau der preußischen Seehäfen. Das preußische Staatsministerium hat dem Staatsrat drei Gesetzentwürfe über die Bereitstellung weiterer Mittel für den Stettiner Hafen, für den Ausbau des Erz- und Eisenkais am neuen Binnenhafen in Emden und für die Erweiterung des Fischereihafens zu Wesermünde zur gutachtlichen Aeußerung zugehen lassen. Die in den Gesetzentwürfen angeforderten Mittel sollen im Wege des Kredits beschafft werden, der einen Teilbetrag des durch das noch zu schaffende Gesetz über die Bereitstellung von Geldmitteln für die Ausgestaltung des staatlichen Besitzes an Bergwerken, Häfen und Elektrizitätswerken sowie zur Förderung der Landeskultur bewilligten Kredits von 150 Millionen Reichsmark darstellt. / Für den Stettiner Hafen werden als Beitrag zum Gesellschaftsvermögen der Stettiner Hafengemeinschaft anstelle der durch Gesetz vom 22. September 1923 bewilligten 200 Millionen Mark 30 000 RM., für den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens 4 535 000,— RM. angefordert. Für den Ausbau des Erz- und des Eisenkais am neuen Binnenhafen in Emden außer den im Jahre 1923 zur Verfügung gestellten 160 Milliarden Mark weitere 5 350 000,— RM.

Landbund gegen Lippe-Kanal. Der Westfälische Landbund hat in der Frage des Lippe-Kanals folgende Forderungen an die Regierung gestellt:

1. Seit langem ist schon der Bau des Lippe-Seitenkanals projektiert; Grundstücke sind hierfür seit 1911 schon angekauft und teilweise mit entwertetem Gelde bezahlt. Die im Landbund organisierte westfälische Landwirtschaft erachtet den Ausbau dieses Kanals für völlig unrentabel und ist der Ansicht, daß die fraglichen Grundstücke, landwirtschaftlich genutzt, der Volkswirtschaft mehr Vorteile bringen. Sie bittet deshalb die Regierung, von dem Ausbau dieses unrentablen Kanals Abstand zu nehmen.
2. Die Ufer des Lippeflusses sind in einem trostlosen Zustande; sie wurden in früheren Jahren vom Staate und den Anliegern gemeinsam unterhalten. Seit Kriegsende verweigert die Regierung die Mittel zur Unterhaltung, und den Anliegern ist verboten, ohne Genehmigung

etwas zur Unterhaltung zu tun. Wir bitten die Regierung dringend, den früheren Zustand wieder herzustellen.
3. Das Hochwasser der Lippe und anderer Flüsse schädigt die anderen landwirtschaftlichen Grundstücke in ihrer Ertragsfähigkeit schwer. Hier Abhilfe zu schaffen, dürfte ebenfalls eine dankbare Aufgabe der Regierung sein.

Der „Westfälische Kurier", dem wir die vorstehenden Forderungen des Landbundes entnehmen, kommentiert die Befürchtungen der Landwirtschaft wie folgt: „Die Stellungnahme des Landbundes zu dem Kanalprojekt halten wir für reichlich einseitig. Wenn der weitere Ausbau des Kanals vom Landbund als völlig unrentabel bezeichnet wird, so scheint man sich in Landbundkreisen doch nur wenig mit dem Projekt befaßt zu haben. Die an der Kanalstrecke gelegenen Städte, Industrien und landwirtschaftlichen Betriebe sind über den Ausbau des Kanals wesentlich anderer Meinung. Es dürfte kaum anzunehmen sein, daß sich die Regierung in ihrer Entscheidung über die Fortführung des Kanals bis nach Lippstadt durch die Forderungen des Landbundes beeinflussen lassen wird.

Der Elster—Saale-Kanal. Der Elster—Saale-Kanalverein arbeitet augenblicklich an folgendem Plan: Der Elster-Kanal wird für 1000-t-Schiffe gebaut; man verzichtet vorläufig auf die Regulierung der Saale von Halle abwärts, um zunächst wenigstens 400-t-Schiffe nach Leipzig zu bekommen. Für diesen Plan will sich die Sächsische Regierung, zusammen mit dem Kanalbau-Verein in erster Linie bei der Reichsregierung einsetzen, damit sie Erwerbslose beschäftigen kann. Das Reichsverkehrsministerium hat indeß unlängst noch abgelehnt. Statt der 50 Millionen Gesamtkosten, die von Leipzig errechnet sind, kommt nämlich das Reichsverkehrsministerium auf eine Summe von 98 Millionen. Inzwischen versucht man in Leipzig im Verein mit dem Zweckverband der Kreishauptmannschaft, die Vorarbeiten für die Hafenanlage in Leipzig zu erledigen. Auf diesem Gebiet leistet ja auch Halle schon praktische Arbeit, es läßt sich in Trotha durch Erwerbslose das Becken für den künftigen Hafen ausheben.

Der Ausbau der Oder als Schiffahrtsstraße. In der Polytechnischen Gesellschaft zu Stettin hielt Regierungsbaumeister Sartorius aus Berlin am 19. 2. 26 einen Vortrag über den Ausbau der Oder als Schiffahrtsstraße. Der „Pommerschen Tagespost" zufolge führte der Redner folgendes aus: Seitdem die Reichsbahn erheblich an der Aufbringung der Reparationslasten beteiligt worden ist und nicht mehr in erster Linie der Förderung der deutschen Wirtschaft dienen kann, kommt den deutschen Wasserstraßen und den Plänen zu ihrem Ausbau erhöhte Bedeutung zu. Von den Plänen, deren Ausführung gesetzlich festgelegt ist, stehen die Vollendung des Mittellandkanals und die Verbesserung der Oderwasserstraße an erster Stelle. / Die Oder ist von Ratibor ab schiffbar, für die Großschiffahrt aber erst von Cosel ab nutzbar. Als bedeutendste Häfen sind an der oberen Oder Cosel, Oppeln und Breslau, an der mittleren Maltsch und an der Mündung ins Haff Stettin zu nennen. Die vor dem Kriege glänzend aufsteigende Entwicklung des Verkehrs haben der Krieg, später gewaltsame Grenzänderungen, politische und wirtschaftliche Wirren, Abgabe von Kahnraum und Schleppkraft an Polen und Tschechoslowakei, Umgestaltung der Eisenbahntarife und schließlich ungünstige Witterungsverhältnisse unterbrochen und stark gehemmt. Erst 1924 hat wieder ein Aufschwung eingesetzt. Mit dem Aufblühen des Verkehrs hat die Tragfähigkeit der Fahrzeuge auf 600 t und mehr zugenommen, für den Ausbau des Stromes gelten bisher sogenannte 400-t-Kähne von 55 m Länge, 8 m Breite und 1,5 m Tiefgang als Regelschiff. Als wichtigste Güter sind im Talverkehr Steinkohlen und Koks, im Bergverkehr Rohstoff für die schlesische und mährische Industrie (Erze, Schlacken) zu nennen. / Eine für die Großschiffahrt jederzeit ausreichende Wassertiefe hat der Strom erst unterhalb der Warthemündung bei Küstrin. Im Oberlaufe hat die erforderliche Tiefe von mindestens 1,5 Meter nur durch Kanalisierung geschaffen werden können, die von Cosel abwärts bis Breslau durchgeführt ist. Auf der mehr als 350 km langen Strecke unterhalb Breslau schwankt die Fahrwassertiefe mit der Wasserführung in weiten Grenzen und geht bei anhaltender Trockenheit stellenweise so weit zurück, daß jeder Schiffsverkehr unmöglich wird. Um die mittlere Oder in ihrer Leistungsfähigkeit der kanalisierten oberen Strecke anzupassen, hat Preußen durch Gesetze vom 30. Juni 1913 und 4. Dezember 1920 den Ausbau der Strecke von Breslau bis Lebus und die Anlage von Staubecken, zunächst eines an der Glatzer Neiße bei Ottmachau, in Aussicht genommen. Dadurch soll unterhalb Breslau eine geringste Wassertiefe von 1,4 m geschaffen werden, sodaß 400 t-Schiffe mit mindestens $^3/_4$-Ladung, abgesehen von ausgesprochenen Wasserklemmen, jederzeit die Oder befahren können. / Die Niedrigwasserregulierung soll bei der „Ausbauwassermenge" auf der obersten Strecke eine Wassertiefe von 1,3 m schaffen, das Zuschußwasser von rechnungsmäßig 7 cbm/sec. den Wasserstand um die fehlenden 10 cm aufhöhen. Scharfe Krümmungen sollen mit einem Mindesthalbmesser von 400 m abgeflacht, die vorhandenen vielfach planlos angelegten Werke zu einem einheitlichen System ausgebaut werden, das möglichst regelmäßige, ausreichend tiefe und breite Flußquerschnitte schaffen und dauernd erhalten soll. Die Werke erhalten gleichmäßig durchgehende, flache Kopfneigung von 1 : 5 bis 1 : 10 und werden nur im untersten, dauernd unter Wasser liegenden Teil aus Strauchwerk, im übrigen aus Kies und Steinen hergestellt. / Das Staubecken bei Ottmachau soll bei einer überstauten Fläche von 2200 Hektar einen Inhalt von 135 Mill. cbm erhalten, wovon rd. 90 Mill. cbm Nutzraum und 40 cbm Hochwasserschutzraum sind. Es liegt in einer flachen Talmulde, deren Untergrund unter durchlässigen jüngeren Ablagerungen tertiäre Lehme und Tone bilden. Als Abschluß dient ein mehr als 6 km langer und bis 17 Meter über Talsohle sich erhebender Erddamm, der durch eine geneigte, mindestens 2 Meter starke Tonschicht gedichtet und durch einen Grundablaß im alten Neißelauf und einen Hangentlaster am südlichen Flügel auch bei den größten Hochwassern gegen Ueberflutung gesichert werden soll. Das Becken kann gegebenenfalls zur Fischzucht eingerichtet, das Gefälle des aufgestauten Wassers zur Erzeugung von jährlich etwa 10 Mill. Kwst. ausgenutzt werden. / Außer diesen gesetzlich feststehenden Bauvorhaben ist seit langem geplant, den gänzlich veralteten Klodnitzkanal von Cosel nach Gleiwitz durch einen modernen Großschiffahrtsweg zu ersetzen, um das oberschlesische Industriegebiet unmittelbar an die Oderwasserstraße anzuschließen. Den gleichen Anschluß für ihr mährisches Industriegebiet erstrebt die Tschecho-Slowakei durch Anlage eines Kanals, der zunächst von Cosel bis Mährisch-Ostrau, später bis zur Donau durchgeführt werden soll. / Diese weitreichenden Pläne werden nicht sobald verwirklicht werden können, den planmäßigen Ausbau der mittleren Oder aber hat das Reich 1924 begonnen, für den Bau des Staubeckens bei Ottmachau sind Verhandlungen wegen seiner Finanzierung und die Vorarbeiten für die Ausführung im Gange.

Durchgangsschiffahrt von und nach Ostpreußen. Die Geschäftsfuhrung in Angelegenheiten der Durchgangsschiffahrt zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland, welche bisher dem Regierungspräsidenten in Schneidemühl oblag, geht vom 1. 4. 1926 ab auf den Oberpräsidenten — Wasserbaudirektion — in Königsberg/Pr. über. (Reichs-Verkehrsblatt 1926, Nr. 3 vom 19. 2. 26.)

Regelung des Grenzverkehrs auf der Netze. Dem Reichstag liegt z. Zt. der Entwurf eines Gesetzes vor über das am 14. März 1925 in Schneidemühl unterzeichnete Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Netze und der Küddow, sowie über den Verkehr auf diesen Strecken. Der dem Entwurf beigegebenen Regierungsdenkschrift entnehmen wir: Gemäß Artikel 27 des Vertrages von Versailles bilden die Netze von der Mündung der Küddow bis zum Schnittpunkt mit der Grenze der Provinz Posen und die Küddow von einem Punkte 6 km südöstlich Schneidemühl bis zu ihrer Mündung in die Netze die deutsch-polnische Grenze. Nach Artikel 30 des Vertrags von Versailles von 28. Juni 1919 verläuft die Hoheitsgrenze bei der Küddow als nicht schiffbarem Flusse in der Mittellinie des Wasserlaufs, bei der schiffbaren, kanalisierten Netze in der Mittellinie der Hauptschiffahrtsrinne, also auch mitten durch die 11 Schleusen. Mangels besonderer Vereinbarung müßten die deutschen und die polnischen Behörden die Verwaltung und Unterhaltung der auf ihrem Staatsgebiet liegenden Teile der Wasserstraße — also bis zur Mitte — getrennt führen. Eine solche Regelung würde eine geordnete wasserwirtschaftliche und bauliche Unterhaltung der Netze und der Küddow auf ihren Grenzstrecken für beide Uferstaaten unmöglich machen. Schon am 27. September 1921 hatte daher der Regierungspräsident in Schneidemühl mit der zuständigen polnischen Behörde ein vorläufiges Abkommen getroffen, das für Zwecke der wasserbaulichen Verwaltung eine andere Einteilung vorsah. Hiernach wurde die Netze bei km 142,57, d. i. oberhalb der Staustufe Putzig, die Küddow im Zuge der Mittellinie des Weges von der Grenze zum Gut Byschke senkrecht zum Strom in je 2 Hälften geteilt. Deutschland übernahm die Verwaltung des unteren Teiles der Netze und des oberen Teiles der Küddow über die ganze Breite des Wasserlaufes, Polen die der aneinander anstoßenden Restteile der beiden Flüsse. Die Wasserbauten in der Netze, in er-

ster Linie die Staustufen (Wehre mit Schleusen), wurden hiernach so verteilt wie es sich aus den Abschnitten ergab. Deutschland hatte 6, Polen 5 Staustufen zu unterhalten. Diese Teilung war nicht nur für die Ausführung der Arbeiten, sondern auch für die Tragung der Kosten und die Erhebung der Schiffahrtsabgaben maßgebend. / Der vorläufige Zustand hat sich bewährt. Das am 14. März 1925 in Schneidemühl unterzeichnete Abkommen soll die Teilung genauer umschreiben und einen Dauerzustand schaffen. Neben einer sachgemäßen Verwaltung mußte sichergestellt werden, daß die Grenzstrecke der Netze unter allen Umständen und unabhängig von sonstigen Verträgen der privaten Schiffahrt und dem Verkehr der Bau-, Zoll- und Polizeidienstfahrzeuge offen ist. Zu diesem Zwecke sind auch Verkehrsbestimmungen in das Abkommen eingearbeitet worden.

Von der ostpreußischen Binnenschiffahrt. Die Winterruhe, die für die ostpreußischen Gewässer in der Regel von Mitte Dezember bis Anfang April dauert, ist in diesem Winter nur wenig verkürzt worden. Schon Ende November mußte die Schiffahrt geschlossen werden, und sie kam nur für einige Tage Anfang Januar auf dem Frischen Haff und unteren Pregel in Gang, um dann gleich wieder geschlossen zu werden. Auf dem Kurischen Haff lag das Eis ununterbrochen von November bis Mitte März, und auch auf dem Memelstrom, wo um die Jahreswende Eisgang eintrat, gab es nur wenige Tage im Januar mit offenem Wasser, dann aber wieder eine feste Eisdecke bis Anfang März. Noch am 12. März war auf dem Haff vor der Mündung des Memelstroms die Eisdecke so stark, daß ein von Memel kommender Eisbrecher, der in der Strommündung arbeiten sollte, nicht dorthin durchdringen konnte. Anfang März konnte aber der Verkehr über das Frische Haff aufgenommen werden, allerdings zunächst fast nur mit Dampfer. Im Januar hatten nur ein paar Kähne, die vorher auf der Reise mit Ladung eingefroren waren, ihre Reise beendigt, sonst hatte man von Neubefrachtungen Abstand genommen. Am 13. März war infolge der Eisverhältnisse am Kurischen Haff und auf der Memel die ostpreußische Binnenschiffahrt noch nicht voll im Gange.

Donauumschlagstarif. Am 15. Februar d. J. ist ein allgemeiner Donauumschlagtarif zur Ausgabe gelangt. Er gilt für Frachtgut und enthält einen gegenüber den Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen ermäßigten Frachtsatzzeiger, der unter Anwendung der Gütereinteilung des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B für Sendungen von allen deutschen Reichsbahnstationen — mit Ausnahme der in Ostpreußen gelegenen — und den meisten anschließenden Privatbahnen nach den deutschen Donauumschlagplätzen zur Weiterbeförderung auf der Donau nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und weiter zur Anwendung kommt. Ferner enthält der Tarif Ausfuhr- und Einfuhrausnahmetarife. Auch für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren und Eisenbahnfahrzeuge sowie für Metallwaren sind darin besondere Ausnahmetarife enthalten. Die Ausfuhrausnahmetarife gelten allgemein für Sendungen, die auf dem Bahnwege in den Umschlagplätzen Regensburg Donauumschlagstelle, Deggendorfhafen und Passau Donauumschlagstelle eintreffen und mit Schiff donauabwärts nach Südslawien, Bulgarien, Rumänien und deren Hinterländer weiterbefördert werden, soweit nicht ausnahmsweise die Weiterbeförderung nach Oesterreich der Tschechoslowakei und Ungarn besonders zugelassen ist. Außerdem bestehen in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl besondere Sätze für die 5-t-Ladungen, die aber noch keine Gültigkeit haben und erst später in Kraft treten. Die Einführung dieser 5-t-Sätze ist schon seit längerer Zeit von dem Eisen- und Stahlwaren-Industriebund in Elberfeld durch Eingaben bei den maßgebenden Reichsbahnstellen angestrebt worden, der auch weiterhin bemüht ist, die baldige Inkraftsetzung dieser Tarife durchzusetzen.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. / Die diesjährige 8. ordentliche Hauptversammlung findet anschließend an den Himmelfahrtstag (13. Mai) am 14. und 15. Mai in Bremen statt. / Vorläufige Tagesordnung: Donnerstag, den 13. Mai, nachm. Führung durch die Stadt, Begrüßungsabend im „Schütting". Freitag, den 14. Mai, geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung im Gewerbehaus. Vorträge: „Die Vergesellschaftung der Häfen", a) Seehäfen, Berichterstatter: Syndikus der Industrie- und Handelskammer Dr. Lübbers, Emden; b) Binnenhäfen, Berichterstatter: Beigeordneter Dr. Bartsch, Mannheim. „Baugeschichtliche Entwicklung der bremischen Hafenanlagen" von Oberbaurat Hedde, Bremen. „Die Verwendung von Déri-Motoren im Kranbetrieb" von Dipl. Ing. Gettert, Duisburg. Abends Empfang durch den Senat im Rathaus. Sonnabend, den 15. Mai Besichtigungen der Häfen und Industrieanlagen in Bremen, Bremerhaven und Wesermünde. Sonntag, den 16. Mai Fahrt von Bremerhaven nach Helgoland und zurück. / Auskunft durch den Ortsausschuß für die Vorbereitung der Bremer Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft zu Händen des Herrn Oberbaurat Lübbers, Bremen, Verwaltungsgebäude am Hafen I und die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 14, Dalmannstraße 1.

Das Seezeichenwesen an der deutschen Küste. Im Architekten- und Ingenieur-Verein hielt am Montag, 1. März Herr Geheimer Oberbaurat G. Meyer, Referent für das Seezeichenwesen im Reichsverkehrsministerium einen Vortrag über „Entwicklung des Seezeichenwesens an der deutschen Küste im letzten Jahrzehnt". Der Vortragende gab eine eingehende Darstellung der Mittel, deren sich die Technik bedient, um der Schiffahrt die Navigation zu erleichtern, und zeigte an der Hand zahlreicher Lichtbilder die gebräuchlichsten Seezeichen für die Schiffahrt am Tage, bei Nacht und bei Nebel und ihrer Hilfseinrichtungen. Während den Schiffer bei Tage die Leuchttürme, Baken und sonstigen Landmarken, die nach Bauart und Färbung verschiedenartigsten Tonnen und die Feuerschiffe, den Weg weisen, wird diese Aufgabe bei Nacht von den festen und schwimmenden Leuchtfeuern übernommen. Redner beschreibt die Einzelheiten der Lichtquellen, Leuchten, Kennungseinrichtungen und Bauwerke, die zusammen das Leuchtfeuer bilden, und deren Bemessung hinsichtlich der Lichtstärke und Feuerhöhe von der geforderten Tragweite und Sichtweite des Feuers unabhängig ist. Bei Nebel dienen die Luft-, Wasser- und Funknebelsignale dem Schiffer als Wegweiser. Bei den Luftschallsignalen sind die früher benutzten Glocken, Stentorhörner und Sirenen zum Teil durch elektrische Membransender ersetzt worden, die bei geringerem Kraftbedarf eine schnellere Wiederkehr des Signals ermöglichen. Auch die Unterwasserglocke hat als Nachfolger einen ähnlichen Sender erhalten, der von den Feuerschiffen aus in das Wasser gehängt wird oder an anderen Stellen unmittelbar auf dem Meeresboden ruht. Das Funknebelsignal dient nicht nur zur Richtungsbestimmung, sondern in Verbindung mit dem Wassernebelsignal auch zur Abstandsbestimmung. Bei weiterer Einführung dieser Signale auch an den außerdeutschen Küsten wird es einem mit Bordfunkpeiler und Wasserschallempfänger ausgerüsteten Schiff möglich sein, seine Fahrt auch bei Nebel sicher durchzuführen.

XIII. deutscher Seeschiffahrtstag. Am Dienstag, den 23. März 1926 findet im Bürgerschaftssaal in Lübeck der XIII. deutsche Seeschifahrtstag statt. Auf der Tagesordnung stehen Vorträge über das „Seeunfalluntersuchungsgesetz", „Abänderung der Seestraßenordnung" (Kapitän C. Cordes), „Die Schiffahrt im amtlichen Entwurf eines deutschen Strafgesetzbuches" (Dr. O. Bramslöw), „Einheitliche Markung der Lotleine in Metern", „Befähigungsnachweis für Haff- und Flußschiffer für die Befahrung von Seewasserstraßen", (Seefahrtschullehrer Weltzien), „Der nautische Offizier und die Technik an Bord", (W. v. Ahlefeld), „Internationales Signalbuch", (P. Firmenich), „Aufgaben des geographischen Unterrichts an den Seefahrtsschulen", (Prof. Dr. Schütz), „Angleichung vorausberechneter Stabilitätskurven an veränderte Ladungsgewichte", (Seefahrtoberlehrer W. Allner). / Am Montag, den 22. März findet abends 8½ Uhr im Schiffer-Gesellschaftshaus, Breitestr. 2, ein Begrüßungsabend statt, am Dienstag, den 23. März, abends 6 Uhr im Germanisten-Keller ein gemeinsames Essen, am Mittwoch, den 24. März, wird das Lübecker Hochofenwerk besichtigt.

Schinkelpreis 1926. Den Bewerbern um den Schinkelpreis 1926 war in der Abteilung „Wasserbau" folgende Aufgabe gestellt: Entwurf zu einem Schleusenbauwerk an der Sperrmauer eines Stausees. Von den eingegangenen drei Entwürfen erhielt der des Baumeisters Alfred Seeler in Essen die Schinkel-Denkmünze.

Allgemeine Wassersportausstellung Potsdam 1926. Die Ausstellungsbestimmungen der 2. Allgemeinen Wassersportausstellung sind nunmehr erschienen und gelangen in diesen Tagen in die Hände der einzelnen Aussteller. Wie im Vorjahre wird die Ausstellung vom Magistrat der Stadt Potsdam veranstaltet, der hierbei von dem Verein der Flußschiffswerften Deutschlands, dem Reichsverband der Automobilindustrie, dem Verband Deutscher Luftfahrzeug-Industrieller und den Wassersportverbänden unterstützt wird. Die Ausstellung findet wie im Vorjahre auf dem der Stadt gehörigen, etwa 100 Morgen großen Land- und Wassersportplatz „Luftschiffhafen" statt. Er ist unmittelbar am 5 km

langen und 1 km breiten Templiner See mit 1000 m Wasserfront gelegen. Als Termin für die diesjährige Veranstaltung ist wiederum die Pfingstzeit gewählt worden, so daß in die Zeitspanne vom 8.—25. Mai außer den üblichen Sonntagen der Himmelfahrtstag und die beiden Feiertage fallen. Da außerdem die Wassersportvereine wiederum besondere Veranstaltungen, wie Paradefahrten der Ruderer- und Kanuvereine, Kampfspiele, Segelregatten, Motorbootrennen unmittelbar vor dem Ausstellungsgelände zur Eröffnung und während der Dauer der Ausstellung angemeldet haben, kann mit Recht ein Massenbesuch der Ausstellung weitester interessierter Kreise erwartet werden. / Als Ausstellungsgegenstände sind zugelassen: Wasserfahrzeuge aller Art vom kleinsten Kanu bis zum größten Kreuzer, Schiffsmodelle, Zeichnungen und Wasserflugzeuge; daneben die Zubehörindustrie in weitestem Sinne, also insbesondere Bootsmotore, Segel, Zelte, Beschläge usw., ebenso Schwimm- und Angelgeräte, Bekleidung, Optik usw. / Der Meldeschluß ist auf den 25. März festgesetzt. Frühzeitige Anmeldung ist erforderlich, da sonst Berücksichtigung von Sonderwünschen nicht mehr möglich ist. / Die Geschäftsstelle der Ausstellung befindet sich im Stadtschloß, Aufgang B, 2 Treppen, Zimmer 304/5, Fernsprecher: Potsdam 4201. Hier können auch etwa fehlende Ausstellungsbedingungen eingefordert werden. Ebenso werden weitere Auskünfte gern erteilt.

Einweihung der Gedenktafeln für die im Weltkriege gefallenen Garde-Pioniere. Die Vereinigung ehem. Offiziere des Garde Pionier-Bataillons (1. Vorsitzender Generalmajor a. D. von Held, Potsdam, Spichernstraße) und der Verein der ehem. Garde-Pioniere Berlin (Vorsitzender Rechnungsrat Berger, Berlin-Steglitz, Kissinger Straße 5) beabsichtigen, am Sonntag, den 21. März cr. 10 Uhr vorm., für die Gefallenen des Garde-Pionier-Bataillons und seiner Feldformationen Gedenktafeln, auf denen die Namen sämtlicher gefallenen, sowie auch der an ihren Wunden verstorbenen Kameraden verzeichnet sind, in der ehem. Neuen Garnisonskirche in der Hasenheide zu Berlin einzuweihen. Diese Weihe erfolgt im Zusammenhang mit dem Vormittags-Gottesdienst. / Am Sonnabend den 20. März abends 8 Uhr findet eine Begrüßung der von auswärts erschienenen Kameraden mit ihren Angehörigen durch die beiden Vereine mit Damen im Rathauskeller Charlottenburg, Berliner Straße 72/73 statt. / Alle ehem. Vorgesetzten des Garde-Pionier-Bataillons, alle ehem. Garde-Pioniere und besonders die Angehörigen gefallener Kameraden werden hierzu herzlich eingeladen. Im Interesse der guten Sache wird um Weiterverbreitung dieser Mitteilung gebeten. Nähere Auskunft erteilt gern der anfangs genannte Vorsitzende Kamerad Berger. / Die Errichtung eines Denkmals erfolgt später und werden immer noch Spenden zum Denkmalfonds, auch die geringsten, mit Dank angenommen. Zahlungen können erfolgen auf das Postscheck-Konto Berlin Nr. 155 123 — Major Arthur Weber — und auf Berlin Nr. 75 882 — Otto Pechmann als Kassierer des Vereins ehem. Garde-Pioniere Berlin.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Rheinschiffahrt nach Basel im Jahre 1925. Das Jahr 1925 hat wiederum gezeigt, wie dringend notwendig die Durchführung der Regulierung der Rheinstrecke Basel—Straßburg ist, damit einmal die jährliche Fahrcampagne dadurch auf etwa 10 Monate ausgedehnt werden kann, daß eine Fahrrinne im Strom geschaffen wird, die auch bei Niedrigwasser die für den Schiffahrtsverkehr notwendige Tiefe aufweist. Man kann ja auch bei einem weniger günstigen Wasserstand nach Basel fahren, es dürfen aber dann die Kähne nicht auf den vollen Tiefgang abgeladen werden und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes leidet. Daß sich zahlreiche Gütermengen für den Wassertransport nach Basel anmelden, haben die Jahre 1922 und 1924 mit ihrem guten Wasserstand gezeigt. (1922: 171 000 t, 1924: 286 000 t Gesamtumschlag in Basel.) Daß auch kurzfristige Wasseranschwellungen und Hochwasserwellen sofort ausgenutzt werden, zeigen die ersten Tage dieses Jahres, wobei die kurze Frist der Anschwellung dazu benutzt wurde, 14 beladene Kähne mit insgesamt 7605 t Getreide, Kohlen und Mineralölen nach Basel zu schleppen. Die talwärts fahrenden Kähne, von denen 6 ohne Schlepper sich talwärts treiben ließen, nahmen aus der Schweiz 2000 t Karbid, Zement, Kondenzmilch und Natronsalze mit. / Im Jahre 1925 war der Wasserstand der Schiffahrt am Oberrhein nicht günstig. Als weiteres Hindernis traten ihr die infolge der Geldentwertung tiefstehenden französischen und belgischen Eisenbahnfrachten entgegen. So ist es kein Wunder, wenn die Zahl der in Basel ankommenden Kähne von 382 im Jahre 1924 auf 198 im Jahre 1925 gefallen ist und die Gesamtumschlagsmenge sich nur auf 88 971 t gegen mehr als das Dreifache im Vorjahre belief. I. R. F. B.

Der Oberrhein-Ausbau Basel-Bodensee. Am 22. Februar 1926 referierte in Konstanz Herr Dr. Ludwig vom Rheinschiffahrtsverband über den Stand und die wirtschaftliche Ausbeutung des Oberrhein-Ausbaues Basel—Bodensee. Der Vortragende sprach sich zunächst entschieden gegen das französische Rheinseitenkanalprojekt aus, das in technischer wie wirtschaftlicher Hinsicht sehr mangelhaft sei und die Oberrheinschiffahrt unterbinde. Es müsse mit allen Mitteln dafür eingetreten werden, daß die Schiffahrt im freien Strom verbleibe und dieser durch Regulierung so rasch wie möglich ausgebaut werde. Nur dadurch würde es möglich sein, die Schiffahrt über Basel hinaus bis in den Bodensee fortzusetzen. / Zum Oberrheinausbau führte Dr. Ludwig dann weiter aus: Schon seit zwei Jahrzehnten wird die Schiffbarmachung des Stromabschnittes Basel—Konstanz unter gleichzeitiger größter Energieausbeute angestrebt. Die etwa 160 Kilometer lange Strecke, die ein Gefälle von rund 150 Meter aufweist, soll kanalisiert werden. Durch Einbau von Wehren wird das Wasser aufgestaut und dadurch eine sehr günstige Schiffahrtsstraße hergestellt. Der Höhenunterschied zwischen den einzelnen Wehren wird durch Einbau von Schleusen überwunden. Die gesamte ausbaufähige hydroelektrische Kraft von rund 800 000 PS wird in 13 Kraftwerken gewonnen. Davon bestehen jetzt schon 4 Werke mit einer Leistungsfähigkeit von rund 130 000 PS. Die Kosten für die Kilowattstunde betragen etwa 1 Pfennig. Hieraus ist schon ohne weiteres die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Oberrheinwaserkräfte ersichtlich. / Wenn berücksichtigt wird, daß mit dem Ausbau dieser Strecke als Großschiffahrtswasserstraße und als Energiegewinnungsstätte eine Intensivierung der wirtschaftlichen Ansiedelung stattfinden wird, weil einmal die niederen Schiffahrtsfrachtkosten den Bezug von Rohstoffen und den Versand der Fertigfabrikate erleichtern werden, andererseits die billige elektrische Kraft die Produktionsselbstkosten auf ein niedriges Maß beschränken wird, so kann mit aller Bestimmtheit gesagt werden, daß der Ausbau dieser Strecke von größter wirtschaftlicher Tragweite für die Uferstaaten des Rheins und des Bodensees ist. Die technische Projektsbearbeitung einschließlich derjenigen der Bodenseeabflußregulierung ist heute abgeschlossen. Nur wegen der Umgehung des Rheinfalles werden noch Beratungen gepflogen, die jedoch in allerkürzester Zeit zum Abschluß kommen werden. / Die Kosten für den gesamten Ausbau betragen für die Schiffahrtseinrichtungen etwa 70 und für die Kraftwerke etwa 145, zusammen rund 215 Millionen Mark (Preise 1914). Der Ausbau der Oberrheinstrecke Basel bis Bodensee ist nur ein Teilstück, allerdings das wichtigste unter den zur Zeit bestehenden mitteleuropäischen Schiffahrtsstraßenprojekten.

Die französische Rheinschiffahrt im Jahre 1925. Die Frachtmengen der hauptsächlichsten französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften im Jahre 1925 ergeben sich im Verhältnis zu ihrem jeweiligen Schiffspark aus folgender Uebersicht (in Tonnen):

	Schiffsraum	Frachtmenge
Société Francaise de Navigation Rhénane	175 000	950 000
Société Alsacienne de Navigation Rhénane	90 000	850 000
Compagnie des Transports Rhénans (Petroleum-Tanks)	5 500	23 000
Compagnie Rhénane des Transports Fluviaux	38 400	750 000
„Le Rhin“, Société Générale de Navigation et d'Entrepôts . . .	86 000	820 000

Der Rhein—Rhone-Kanal als schweizerische Aushilfswasserstraße. Solange die Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel nicht durchgeführt ist, wird der Rhein—Rhone-Kanal bezw. dessen elsässisches Teilstück für den Verkehr nach und von Basel immer eine gewisse Bedeutung als Aushilfsroute haben. Z. Zt. befassen sich sämtliche baselerische Schiffahrtsinteressenten mit der Frage einer intensiveren Benutzung des Kanals zu Zeiten, da die Baseler Rheinschiffahrt geschlossen ist. So hat die Baseler Rheinschiff-

fahrts A.-G. kürzlich einen für die Kanalfahrt dimensionierten Tankkahn von Stapel gelassen und die Société franco-suisse, eine Tochtergesellschaft der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft, hat 12 eiserne Kanalkähne in Betrieb gestellt. Da der Kanalverkehr nach Basel in Straßburg einen Umschlag vom Mainschiff auf das Kanalschiff erfordert und dieser Umschlag dem Straßburger Hafen zugute kommt, sieht man dort der Entwicklung der Kanalschiffahrt nach Basel mit großem Interesse entgegen und empfiehlt der Schweiz immer wieder, sich des Kanals zu bedienen. Diese weiß aber sehr wohl, daß der Kanal niemals im Stande sein wird, einen Verkehr von einer halben Million Tonnen zu bewältigen. Zudem dauert eine Fahrt von Straßburg bis Basel (53 Schleusen) etwa 9 Tage, während die Strecke auf dem offenen Rhein in 32 Stunden zurückgelegt werden kann. Dazu kommt noch, daß auf der Kanalstrecke Napoleonsinsel—Hüningen, die bisher mehr zur Berieselung des Kulturbodens als zur Schiffahrt benutzt wurde, eine Wassergeschwindigkeit von 40 cm per Sekunde aufweist, sodaß zum Treideln eines beladenen Kahnes oft 8 Pferde benötigt werden. / Der gesamte Basler Kanalverkehr belief sich 1925 auf 10 542 t, wovon 5 717 t auf den Bergverkehr, 4 825 t auf den Talverkehr entfallen. Dieser Verkehr wurde in 32 Kähnen bewältigt. Die mittlere Last eines bergwärts fahrenden Kahnes belief sich auf 179 t, während die mittlere Last eines Rheinkahnes auf der Bergfahrt Straßburg—Basel im gleichen Jahre sich auf 327 t belief, bei einem der Schiffahrt sehr ungünstigen Wasserstande. I. R. F. B.

Die Verbindung des Hafens Marseille mit dem Rhone-Gebiet. Mit der Eröffnung des neuen Marseille—Harles-Kanals, der den wichtigsten französischen Hafen mit dem Rhone-Gebiet verbindet, ist ein bereits vor über 100 Jahren aufgestelltes Projekt verwirklicht worden. Der schwierigste Teil des neuen Kanals war die Verbindung zwischen Berre und Marseille. Hier führt der Kanal in einem Tunnel (5 Meilen lang, 16 m breit, 11 m hoch über dem Meeresspiegel) durch eine gebirgige Strecke. Die Wassertiefe beträgt 7 m. Es mußte mehr Erd- und Steinmaterial beseitigt werden als beim Bau des St. Gotthardt- und des Simplon-Tunnels. Durch den Kanal wird der Seeweg von Marseille nach London auf 2,16 Seemeilen verkürzt. (Die Strecke Marseille—Dünkirchen beträgt auf dem Binnenwasserweg nur 1,278 km.)

Der Donaufreihafen in Wien. Der österreichische Bundesminister für Verkehr, Dr. Schürf, hielt vor kurzem in Laa a. d. Taya eine längere Rede, in der er über den Ausbau des Donaufreihafens in Wien folgendes ausführte: Das Projekt, das in dem Wirtschaftsprogramm der Sozialdemokratischen Partei gefordert wurde, ist schon seit Jahren zur Diskussion gestellt und war Gegenstand zahlreicher Verhandlungen im Bundesministerium für Handel und Verkehr, wohin bis zum 1. Oktober 1925 die Wasserbauangelegenheiten gehörten. Die Durchführung dieses Projektes scheiterte bisher an der Unmöglichkeit der Aufbringung der hierfür notwendigen, außerordentlich großen Baukredite. An der Lösung dieser Frage sei jedoch nicht so sehr der Bund als hauptsächlich die Gemeinde Wien beteiligt, die im Jahre 1924, entsprechend einer Aufforderung des Niederösterreichischen Gewerbevereins eine große Enquete einberufen und eine rasche Durchführungsaktion dieses Projekts ins Auge gefaßt hatte. Auch die Gemeinde Wien, die sich neben dem Projekt der Errichtung eines Donaufreihafens auch mit dem Projekt des Strombaudirektors Brandl über die Vornahme neuer Regulierungsarbeiten am Floridsdorfer Donauufer beschäftigte, habe bis jetzt noch keinen positiven Erfolg erzielt, sodaß in den Verwaltungskreisen der Gemeinde Wien über das Durchführungsprojekt selbst und seine Kosten, sowie über die Beschaffung der Geldmittel eine Entscheidung noch nicht erfolgt ist. Der Niederösterreichische Gewerbeverein habe sich daher neuerdings an die berufenen Stellen mit der Bitte um Beschleunigung dieser Arbeiten gewendet. Die Regierung werde in ihrem Wirkungskreis der raschen Fortführung aller Verhandlungen sicherlich ihre ganze Unterstützung angedeihen lassen. Es muß jedoch dabei immer berücksichtigt werden, daß diese Frage als eine Angelegenheit der Donauregulierungskommission und besonders der Gemeinde Wien von diesen Stellen betrieben werden muß.

Der Ausbau des Budapester Donauhafens. Der „Berliner Börsen-Zeitung" wird aus Budapest geschrieben: Laut einer Mitteilung des Regierungskommissars für den großen Budapester Donauhafen bei der Insel Csepel, Julius Maurer, werden im Jahre 1926 für den Bau des Hafens rd. 10 Millionen Goldkronen verwendet. Im laufenden Jahre werden folgende größere Bauten fertiggestellt werden: In dem Zollfreihafen wird mit dem Bau eines großen Lagerhauses begonnen, das zur Aufbewahrung von etwa 35 000 Tonnen Getreide dienen kann. Die Durchführung der Eisenbetonarbeiten wurde ungarischen Bauunternehmern vorbehalten, die Vergebung der Bauarbeiten beginnt demnächst. Die Lieferung der Maschinen für das Getreidelagerhaus wurde im Konkurswege einer ausländischen Firma übertragen, doch wurde ausbedungen, daß drei Viertel der Arbeiten ungarischen Industriebetrieben vorbehalten bleiben muß. Im Sinne des ursprünglich mit der französischen Kapitalistengruppe abgeschlossenen Vertrages war die Lieferung für sämtliche Maschinen des zollfreien Hafenbeckens der französischen Industrie vorbehalten gewesen. Vor Beginn der Arbeiten leitete der damalige Handelsminister Walko Verhandlungen ein, die auch zu einer Abänderung dieses Punktes des Vertrages führten, indem bei dem internationalen Ausschreiben unter gleichen Bedingungen die Priorität der ungarischen Industrie gesichert wird. Sämtliche Arbeiten im zollfreien Bassin werden mit Ausnahme des erwähnten Magazins noch im laufenden Jahre fertiggestellt, sodaß dieses Bassin voraussichtlich noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden wird. Das Lagerhaus wird im Jahre 1927 fertiggestellt und sofort in Verkehr gestellt werden.

Der Konflikt zwischen der Europäischen Donaukommission und Rumänien. Am 16. März 1926 tritt in Genf eine Spezialkommission zusammen, die sich mit dem Konflikt zwischen der Europäischen Donaukommission und Rumänien beschäftigen wird. Es handelt sich um die Jurisdiktion auf der Strecke Braila—Galatz, die sowohl von der Europäischen Donaukommission als auch von Rumänien für sich in Anspruch genommen wird. Im Juli 1925 fand in dieser Angelegenheit bereits eine Beratung in Genf statt, in der zu Gunsten der Donaukommission entschieden wurde. Rumänien nahm jedoch diese Entscheidung nicht an, sodaß noch eine Verhandlung notwendig geworden ist.

Monatsbericht aus den Donauländern. Der Bericht des Experten W. D. Hines an den Völkerbund über die Lage der Donauschiffahrt bringt erschreckende statistische Einzelheiten: Während der Schiffsraum seit dem letzten Vorkriegsjahr um 25 % zugenommen hat, ist die Güterbewegung um 56 % zurückgegangen; durch Zoll- und Grenzformalitäten gehen jährlich 6 000 Schiffahrtstage verloren! — Das von der Internationalen Donaukommission ausgearbeitete Donaustatut ist entgegen der Absicht der Kommission nicht in Kraft getreten, da die Schiffahrtsgesellschaften die Uebergangs- und Ausnahmebestimmungen bemängeln. Die Kommission hat nun eine Enquete der Gesellschaften einberufen, um ihre Forderungen entgegenzunehmen. Doch besteht im Schoße der Kommission wenig Bereitwilligkeit, eine Aenderung des Statuts durchzuführen. — Im Frühjahr wird in Prag eine mitteleuropäische Staatenkonferenz zur Vereinheitlichung des Transitrechtes stattfinden, um insbesondere die Transportverordnungen der Donauländer den Richtlinien der Resolution der Völkerbundkommission anzupassen. — Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (D. D. S. G.), das große österreichische Binnenschiffahrtsunternehmen, wird zwar nicht vor Mai über das abgelaufene Jahr Rechnung legen, doch läßt sich bereits feststellen, daß das Stückgut — ebenso wie das Waggonladungsgeschäft in der letzten Saison lebhaft gewesen ist, wenn auch die allgemeine Geldknappheit naturgemäß den Exporteuren starke Beschränkungen auferlegt hat. Die seit 1924 beobachtete Tendenz, jugoslawische und rumänische Ernteprodukte mehr talwärts als bergwärts zu verschiffen, machte sich gleichfalls in geringeren Einnahmen bemerkbar. Der ungarische Weizen ging aber nach wie vor zum überwiegenden Teil stromaufwärts, da ja seine Frachtlage nach dem Nordwesten gravitiert. — In Jugoslawien wurde mit großer Parlamentsmehrheit (158 gegen 46 Stimmen) das Gesetz angenommen, mittels dessen die Binnenschiffahrt durch Gründung einer „Selbständigen Schiffahrt" verstaatlicht wurde. (Die „Serbische Schiffahrtsgesellschaft" steht als kleines Inlandsunternehmen bei Seite.) Trotzdem scheint das Vertrauen in eine verstaatlichte Schiffahrt mit Fug und Recht gering zu sein, denn das Ministerium hat nun überaschender Weise die Absicht geäußert, an Stelle des Staatsbetriebes eine Aktiengesellschaft entstehen zu lassen, in welcher der Staat allerdings die absolute Majorität behalten soll. Delegierte des Ministeriums verhandeln bereits mit deutschen Schiffahrtsunternehmungen, um diese zum Eintritt in die neu zu gründende Gesellschaft zu veranlassen. — Das jugoslawische Verkehrsministerium hat zur Konkurrenzierung der ungarischen Kohle einen neuen Auslandstarif für Kohlen-

transporte beschlossen. — Die Generaldirektion für Wasserstraßen plant auf Anregung der Agramer Handelskammer, einen groß angelegten Binnenschiffahrtsweg herzustellen. Die Save soll von Agram bis Sisak kanalisiert werden, Sisak soll einen geräumigen Hafen erhalten. In Zusammenhang mit einer Regulierung der Morawa werden diese Arbeiten eine einheitliche Wasserstraße Agram—Belgrad—Nitsch ergeben. — Am Hafen von Neusalz, dem Ausfalltor für den Handel der reichen Wojwodina werden derzeit einige große moderne Lagerhäuser durch die Stadtgemeinde erbaut. — Die projektierte Donaubrücke Belgrad—Pantschowa wird voraussichtlich nicht, wie beabsichtigt war, von deutschen Firmen hergestellt werden, da sich englische und amerikanische Unternehmungen eifrig um diesen Auftrag bewerben, der einen Kostenaufwand von mehr als 70 Millionen Mark verschlingen wird. — Während die Unstimmigkeiten zwischen Rumänien und der Europäischen Donaukommission bereits auf der Tagesordnung des Völkerbundes stehen, zeigt sich durch ein direktes Einvernehmen zwischen Staat und Kommission eine gewisse Entspannung. — Bei der Blockierung der unteren Donauhäfen durch das Eis waren allerdings beide Teile gleicherweise ratlos: Weder der rumänische Staat, noch die Europäische Donaukommission besitzen auch nur einen einzigen Eisbrecher. Da die Eisblockade bei Isaccea auch nach dem Eintritt milderen Wetters nicht weichen wollte, griff der in seinen Interessen so schwer geschädigte Verein der rumänischen Getreideexporteure schließlich zur Selbsthilfe und charterte einen privaten Remorkör, der dann die Sprengung der Eisblöcke vornahm. — Braila und Galatz haben eine sehr schlechte Saison hinter sich. Zahlreiche ungünstige Vorfälle wirkten zusammen, die Eisblockade, dann wieder das starke Versanden des Sulina-Armes, (wobei sich die Europäische Donaukommission wiederum als machtlos erwies!), sodaß die aus dem Schwarzen Meer kommenden Schiffe größeren Tiefgangs zum Teil ihre für Galatz oder Braila bestimmten Ladungen in Konstanza oder Sulina löschen mußten; dazu kam die allgemeine katastrophale Lage des rumänischen Getreideexports und die hohe Ausfuhrtaxe. Auf diese Art war der Hafenverkehr der unteren Donauhäfen stark beeinträchtigt, die Gesellschaften klagten über schlechte Ausnützung des Schiffsraums, manche Dampfer mußten ohne Fracht auslaufen.

Dr. F. W.

Verbesserung der Elbeschiffahrt in Nordböhmen. Der „Prager Presse" entnehmen wir folgende Ausführungen: Zwecks Beendigung der Regulierung der Moldau und der Elbe in der Strecke von Prag bis Außig wurde Ende 1922 der Bau einer Staustufe bei Schreckenstein begonnen, die aus einem Wehr, zwei Schiffsschleusen und einer Hydrozentrale besteht. Alle drei Anlagen liegen unterhalb der berühmten gleichnamigen Burgruine. Die größere der beiden nebeneinander gelegenen Schiffschleusen hat einen Durchmesser von 24 und eine Nutzlänge von 170 m. Die kleinere Schleuse ist 13 m breit und der Länge nach in zwei gleich große Bassins eingeteilt, von denen jedes 85 m lang ist. Das Wehr selbst besteht aus vier Oeffnungen von je 24 m Lichtweite. Im Falle des Hochwassers kann das Wasser auch durch die große Schiffsschleuse gelassen werden, welche dieselbe Lichtweite besitzt als die Wehröffnungen. Für das Wehr wurde die Stoney-Konstruktion mit zwei Schutztafeln gewählt. Das Elektrizitätswerk ist am linken Ufer der Elbe situiert und wird eine Leistungsfähigkeit von über 22 000 HP haben. Die durchschnittliche Jahreserzeugung an elektrischer Energie wird 86 Mill. Kilowattstunden betragen. Zunächst wurden die erwähnten Schiffsschleusen und die Regulierung des rechten Elbeufers, sowie die Uferregulierung in der Haltung zwischen Lobositz und Lichtowitz in Bau genommen. Nach Fertigstellung der Schiffsschleusen wird die Schiffahrt unverzüglich in dieselben verlegt werden, sodaß die Durchfahrt schon während des Baues der Hydrozentrale und des Wehrs durch die neuen Schleusen erfolgen wird. Vor dem Bassin der Hydrozentrale wird am linken Ufer ein Umladungsplatz in der Länge von ungefähr 500 m projektiert, welcher mittels einer Schleppbahn entweder mit der Staatsbahn oder mit dem Umladungsplatze der Außig—Teplitzer Eisenbahn unterhalb der Zuckerraffinerie verbunden werden wird. An demselben können die Elbeschiffe, welche aus der unteren Flußstrecke bei niedrigem Wasserstande in die kanalisierte Strecke ankommen, nachgeladen werden oder umgekehrt, die in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schiffe bei niedrigen Wasserständen teilweise gelöscht werden. / Die ganze Regulierung macht auch eine Verlegung der Bezirksstraße zwischen Wannov und Außig erforderlich. Ueberdies führt die Eisenbahnverwaltung bei dieser Gelegenheit einen Ausgleich der Eisenbahnstrecke durch und erweitert den Bahnkörper für zwei Gleise. Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, kann die Beendigung des Baues der Schiffsschleusen und ihre Uebergabe an die Schiffahrt binnen zwei Jahren erwartet werden, worauf zum Bau des Wehrs geschritten werden wird.

Kredithilfe für die polnische Binnenschiffahrt. Im Voranschlag zum polnischen Staatshaushalte für 1926 sind für die Unterstützung der heimischen Schiffahrt insgesamt nur 300 000 Zloty vorgesehen. Wie aus Meldungen der polnischen Presse zu ersehen ist, besteht sogar die Absicht, diesen geringen Betrag noch um ein Drittel zu kürzen, und zwar, weil die Regierung, wie bekannt, zurzeit bestrebt ist, die Ausgaben aller Ressorts auf ein Minimum herabzusetzen.

Regulierung des Mälar-Sees. Die Kommission für die Regulierung des Mälar-Sees hat der Regierung zwecks Vorlage beim Reichstag ein Gutachten eingereicht, das sich im wesentlichen dem im Jahre 1908 von der Wege- und Wasserbauverwaltung vorgelegten Vorschlage zur Regulierung des Mälar-Sees anschließt. Die Kosten des Projekts werden auf 1,8 Mill. Kr., der durch eine Regulierung zu erreichende Nutzen auf etwa 4,75 Mill. Kr. geschätzt. Bei Annahme des Vorschlages durch den demnächst zusammentretenden Reichstag könnten die Regulierungsarbeiten bis zum Jahre 1930 fertiggestellt sein.

(„Svenska Dagbladet" 1. II. 25.)

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Karbidexplosion auf einem Schleppzugkahn.

Verneinte Schadensersatzpflicht wegen fehlerhafter Navigation.

Urteil des Reichsgerichts vom 30. 1. 1926.

Im Oktober 1918 fuhr ein Schleppzug, bestehend aus dem Dampfer der Firma Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mannheim, „Rheinstrom 8" und zwei Anhangskähnen aus dem Kehler Hafen und wandte sich rheinabwärts. Die beiden Anhangskähne waren untereinander vertaut; der rechte, „Eugen", hatte u. a. eine Ladung von etwa 455 Tonnen Calciumcarbid, der linke, „Rheinstrom II", war leer. Etwa 300 m unterhalb des Hafenausgangs lagen an der badischen Flußseite die Wracks zweier Kähne, die zwischen sich und dem westlichen Ufer nur eine Durchfahrt von etwa 60 m freiließen. Oberhalb der Wracks auf der westlichen Flußseite war eine Kiesbank. Als der Schleppzug diese Stelle passierte, wurde der Kahn „Eugen" leck und sodann auf Grund gesetzt. Ehe Leichterhilfe herbeigeholt war, erfolgten auf dem „Euden" Explosionen, denen Menschenleben zum Opfer fielen. Die Karbidladung wurde teils vernichtet, teils beschädigt. Die Chemikaliengesellschaft in Berlin, jetzt das Deutsche Reich, verlangte klagend Schadensersatz wegen fehlerhafter Navigation des Frachtzuges. Landgericht Mannheim, Oberlandesgericht Karlsruhe und Reichsgericht wiesen die Klage ab, letzteres mit folgenden

Entscheidungsgründen.

Das Berufungsgericht stellt fest, der „Eugen" sei leck geworden, weil er mit den übereinanderliegenden Wracks in Berührung gekommen sei, auch seien die mit dem Karbid gefüllten Trommeln beschädigt worden. Ein Verschulden der Führung des Schleppzuges sei zu verneinen; es sei nicht fehlerhaft, daß die Fahrt überhaupt unternommen worden sei. Allerdings sei das Fahrwasser durch die Wracks erheblich beengt gewesen. Aber seit September 1918 hätten zahlreiche beladene Schleppzüge die Unfallstelle unversehrt passiert. Der Führer des Schleppdampfers habe vor Antritt der Fahrt die Wrackstelle einer genauen Prüfung unterzogen und sei zu dem Ergebnis gelangt, daß sein Schleppzug die Enge ebenso ungehindert passieren werde, wie dies den erwähnten Schleppzügen möglich gewesen sei. Es sei auch nach dem Sachverständigen-Gutachten nicht unvernünftig gewesen, die beiden Kähne längsseits neben einander zu vertauen. Ebenso sei die Führung auch darin nicht zu tadeln, daß sie den beladenen Kahn „Eugen" an Steuerbordseite des leeren Kahnes genommen und daß sie der bestehenden Uebung gemäß die beiden Schleppleinen des Dampfers auf dem leeren Kahne festgemacht habe. Dadurch sei der Unfall nicht verursacht worden. Die Gefährlichkeit der Karbidla-

dung anlangend, sei in den Instanzen dem Schiffer des Dampfers kein Vorwurf gemacht worden. Wie das Gutachten des Chemikers Dr. G. ergibt, konnte die Explosion nur dann erfolgen, wenn die Trommeln mit dem Karbid undicht wurden, wenn sodann Wasser eintrat und das sich entwickelnde Azetylengas keinen Ausweg fand, so daß es unter erhöhten Druck gelangte. Daß der Schiffer mit einer solchen Komplikation von Umständen rechnen mußte, versteht sich keineswegs von selbst, hätte vielmehr eines Beweises von Seiten der Klägerin bedurft. Vor allem aber steht dem Bedenken entgegen, daß es sich um Kriegsbedarf handelte, der schleunige Beförderung erheischte. (A. Z. I. 99/25.)

Verwiegung von Getreide im Schiffahrtsverkehr (§ 73 B. Sch. G.). Nach Handelsgebrauch ist der Empfänger einer Kahnladung Getreide, wenn die Verwiegung für den Schiffer verbindlich sein soll, verpflichtet, das Gut über eine amtlich geeichte Wage abzunehmen, die so belegen sein muß, daß der Schiffer ohne jede Schwierigkeit die Vorgänge im Kahn und an der Wage überwachen kann. Der Empfänger hat dem Schiffer vorher von der beabsichtigten Verwiegung Kenntnis zu geben, sowie die Gelegenheit, der Verwiegung beizuwohnen.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin C. 872/25.)

Ueberliegegeld. Das für Nichtentladung innerhalb der Löschzeit einer Kahnladung Staubkohle von 425 t verlangte Ueberliegegeld von 100 RM. für jeden Tag der Ueberliegezeit erscheint angemessen. (Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin, C. 168/26. XII. A. 9.)

Schiffsversicherung. Bewachungspflicht — Hebungskosten — Versicherungswert. Wann beginnt die Versicherungszeit zu laufen? (Urteil des Reichsgerichts vom 5. 2. 1926.) Der Mühlenbesitzer P. in Bützow hatte mit Police vom 6. 6. 1913 bei der Badischen Assekuranzgesellschaft in Mannheim zwei eiserne Schuten versichert für die Beschäftigung und den Aufenthalt auf der Warnow zwischen Rostock und Bützow sowie auf der Unterwarnow zwischen Rostock und Warnemünderhafen. Der Versicherungswert jeder Schute ist auf 6 500 M. angegeben. Die eine der Schuten ist in der Nacht vom 24. auf den 25. November 1917 im Warnemünder Hafen, wo sie an einem dazu vorgesehenen Platz vertäut lag, durch einen Sturm losgerissen und auf See getrieben. Dort ist sie gesunken. P. verlangte von der Gesellschaft klagend Schadensersatz wegen Totalverlustes der Schute und Erstattung der von ihm aufgewendeten Hebungskosten, letztere im Betrag von 7000 M. Das Kammergericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 13 500 PM. und erkannte des weiteren die Aufwertungsansprüche des Klägers durch rechtskräftiges Urteil an. Auch die in einem neuen Prozeß begehrte höhere Aufwertung wurde ihm vom Kammergericht in der Hauptsache zugesprochen. Die von der Beklagten hiergegen eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen interessieren folgende Punkte: Die Beklagte wendet ein, daß die Schute zur Zeit des Unfalls nicht vorschriftsmäßig bemannt oder bewacht gewesen sei: demgegenüber führt der Vorderrichter aus: Die „Allgemeinen Bedingungen" der Beklagten verlangten eine gehörige Bemannung der Schute. Für die Dauer des Stilliegens der Schute sei eine Bemannung derselben aber nicht vorgeschrieben. Von einer gehörigen Bemannung während des Stilliegens könne im vorliegenden Fall überhaupt nicht die Rede sein. Denn während des Stilliegens sei eine Bemannung offener Schuten im Warnemünder Hafengebiet nicht üblich. Daß bei Stilliegen der Schute eine Bemannung nicht erforderlich sei, ergebe auch ein Schreiben der Beklagten, in dem es heiße, es genüge vollständig, wenn die Schute während des Stilliegens von einem der Angestellten des Klägers „beaufsichtigt" werde. Diese Beaufsichtigung sei durch eine zuverlässige Person erfolgt. Der Unfall sei auf Umstände zurückzuführen, die auch bei ordnungsmäßiger Sorgfalt nicht hätten vorhergesehen werden können, nämlich darauf, daß durch den Sturm ein Befestigungspfahl aus der Erde gerissen und alsdann die Stahltrosse gerissen sei. Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen Zu der Zeit, wo gehörigerweise eine Kontrolle der Befestigung der Schute in Frage gekommen wäre, ist die Befestigung vollkommen in Ordnung gewesen. Was die Erstattung der Hebungskosten anlangt, so hat die Beklagte dem Kläger selbst die Anweisung zur Hebung der Schute gegeben und die Auszahlung der Versicherungssumme von dieser Hebung abhängig gemacht. Dabei ist es unerheblich, ob diese Kosten nicht ausschließlich im Interesse der Beklagten sondern zugleich auch im Interesse des Klägers aufgewendet sind. Die Beklagte behauptet noch, daß eine Unterversicherung vorliege, da der Wert der Schute s. Zt. auf 6 500 M. angegeben worden sei, zur Zeit des Unfalls aber 9 000 PM. betragen habe. Dieser Einwand ist belanglos, denn nach dem Versicherungsvertragsgesetz liegt der für den Versicherungswert des Schiffes grundsätzlich maßgebliche Beginn der Versicherung am Anfang der Versicherungszeit. Als Versicherungswert des Schiffes gilt der Wert, den das Schiff in dem Zeitpunkt hat, in welchem die Gefahr für den Versicherer zu laufen beginnt. (A. Z. I. 184/25.)

Umfang der Transportversicherung (§ 129 V. V. G.). Der Umfang einer Transportversicherung ist — und war auch im Oktober 1919 — lediglich eine Prämienfrage. Eine Transportversicherung von Umzugsgut gegen Schäden, die infolge fahrlässiger Verpackung durch den Spediteur oder fahrlässiger Behandlung des Gutes durch den Frachtführer entstehen, ist möglich. Aus dem Umstande, daß für die Versicherung 2 v. H. der Versicherungssumme berechnet wurden, ist zu schließen, daß eine weitergehende Versicherung gedeckt war als nur gegen die üblichen Transportgefahren einschließlich der Diebstahlsgefahr.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin. Verkehrsr. Rdsch. 1926, Seite 92.)

Transportversicherung. In der Transportversicherung wird, wenn es sich darum handelt, Staaten und Länder gegeneinander abzugrenzen, im allgemeinen von dem geographischen Begriff ausgegangen. So pflegte man vor dem Kriege bei der Bestimmung des Landbegriffes „Rußland" keine Unterschiede zwischen den einzelnen Landesteilen zu machen, sondern man faßte unter diesen Begriff alle Landesgebiete zusammen, die, vom geographischen Gesichtspunkt betrachtet, zu Rußland gehörten. Eine Berücksichtigung der geographischen bezw. politischen Unterteilung wurde damit nicht gänzlich ausgeschlossen, vielmehr wurden z. B. in manchen Fällen Sonderprämien für einzelne Gebietsteile in Ansatz gebracht. Wenn somit in der vorliegenden Police von dem „ehemaligen Rußland" die Rede ist, so kann darunter unseres Erachtens nur Rußland mit den geographischen Grenzen, die es vor den infolge des Krieges eingetretenen staatlichen Umwälzungen hatte, verstanden werden. Damit ergibt sich auch die Zugehörigkeit Finnlands, das übrigens nicht nur geographisch, sondern auch politisch seit Anfang des vorigen Jahrhunderts als russisches Großfürstentum gilt. Transporte von einem deutschen Ostseehafen nach Helsingfors werden in der Regel zur See, und zwar auf dem direkten Wege zwischen beiden Häfen, ausgeführt. Die Wahl des Beförderungsweges wird sich aber sehr nach den besonderen Verhältnissen richten. Abgesehen von der in den finnischen Gewässern im Frühjahr herrschenden, örtlich mehr oder minder stark auftretenden Eisgefahr, welche Reiseabweichungen bedingen kann, spielen auch die jeweils zur Verfügung stehenden, nach einem der beiden Häfen auslaufenden Transportmittel eine wesentliche Rolle. Man wird also generell weder sagen können, daß bei Transporten nach Helsingfors der Seeweg allein üblich sei, noch daß die Beförderung über Abo eine Abweichung vom Ueblichen darstelle. Die Frage, ob es der Versicherungsnehmerin gestattet war, den einen oder anderen Weg zu wählen, wird sich vielmehr nach den Bestimmungen der Police, und zwar insbesondere nach der Versicherungsaufgabe richten. Wird die Versicherung z. B. für eine Reise ab deutschen Ostseehafen nach Helsingfors durch Dampfer deklariert, so wird regelmäßig (wenn nicht etwa die Police bezw. die Versicherungsbedingungen anderes bestimmen) nur die direkte Seereise als versichert gelten können. Anders, wenn in der Deklaration Vorbehalte gemacht oder darin sonstige Angaben enthalten sind, die dem Versicherungsnehmer einen entsprechenden Spielraum lassen. So würden wir z. B. die Wahl der Reiseroute über Abo mit anschließendem Bahntransport an sich für zulässig erachten, falls die Deklaration für eine Reise ab deutschem Ostseehafen nach Helsingfors durch Dampfer oder Bahn lauten würde, da in diesem Falle bei der geographischen Lage der Plätze Abo und Helsingfors von einer wesentlichen Aenderung der Beförderungsstrecke nicht die Rede sein könnte und die teilweise Benutzung der Bahnstrecke in diesem Fall von vornherein vorgesehen wäre. Es wird also in dem Rechtsstreit unseres Erachtens darauf ankommen, welcher Sinn der Deklaration der Klägerin, wonach eine Reise „von Ronsdorf nach Helsingfors" durch „Fuhre, Eisenbahn, Dampfer" versichert werden sollte, beizumessen ist, und wie sich hierzu andererseits die Bestimmungen der Police über die Sonderbehandlung des ehemaligen Rußland verhalten.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin, C. 762/26 XII A. 17.)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt. Apriltagungen des Zentral-Vereins. In Zusammenhang mit der am Dienstag, den 13. April 1926 stattfindenden Eröffnungssitzung des Reichswasserstraßenbeirates findet in Berlin eine Reihe von Tagungen des Zentral-Vereins statt. So wird im Großen Ausschuß ein aktuelles Thema der deutschen Binnenschiffahrt behandelt werden und zwar in Verbindung mit der vom Weserbund veranstalteten Vorführung des neuen Weserfilms.

Von den Kommissionssitzungen des Zentral-Vereins dürfte die 1. Sitzung der Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht besondere Beachtung finden. Die Kommission ist bekanntlich auf einstimmigen Beschluß des Verwaltungsrats gegründet worden, zur Förderung eines systematischen Studiums des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes und der Vereinheitlichung des Privatrechtes auf den internationalen Strömen. Den Vorsitz wird die bekannte Autorität auf dem Gebiete des Binnenschiffahrtsrechtes, Herr **Chefpräsident Prof. Dr. Max Mittelstein, Hamburg,** führen. Außerdem gehören der Kommission an: die Herren **Prof. Dr. Fleischmann, Halle a. S., Prof. Dr. Gmelin, Gießen, Rechtsanwalt Lindeck M. d. Rwr., Mannheim,** der Delegierte Preußens in der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt, **Staatssekretär a. D. Wirkl. Geh. Rat Peters,** Berlin, **Generaldirektor Schlüter,** Mülheim-Ruhr, **Direktor Dr. Weber, Mannheim, Direktor Rek,** Dresden und **Direktor Graetz, Oberstleutnant a. D. Breslau.** Reichsverkehrsministerium und Reichsjustizministerium werden sich in der Kommission durch einen Reichskommissar vertreten lassen.

★

Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. Außerordentliche Verbandssitzung am 23. Februar 1926. Der Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin hielt am 23. Februar 1926 im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt eine bedeutsame Tagung ab. Neben der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam, von der Wasserbaudirektor Frentzen und Regierungs- und Baurat von Both teilnahmen, waren vertreten: das Polizeipräsidium Berlin als Verwaltung der Berliner Wasserstraßen durch Oberregierungs- und Baurat Hobrecht, Regierungs- und Baurat Schasler und Regierungs- und Baurat Dr. Ing. Herbst, das Wasserbauamt Berlin, die Industrie- und Handelskammern Berlin, Hamburg und Dresden, die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg und der Schiffahrts-Verein zu Breslau e. V., Breslau. / Wasserbaudirektor Frentzen entwickelte in einem mehrstündigen Vortrag die Pläne der Verwaltung hinsichtlich des weiteren Ausbaues der Märkischen Wasserstraßen. Bei der für den mitteldeutschen Verkehr bedeutsamen unteren Havelwasserstraße ist in erster Linie eine Beseitigung der Mängel anzustreben, die der Wasserstraße besonders unterhalb Gartz noch anhaften und die sich vor allem aus der Zurückhaltung des Niedrigwassers und den erheblichen Versandungen durch den Rückstau des Elbe-Hochwassers erklären. Die in Aussicht genommenen Verbesserungsmaßnahmen dienen in gleicher Weise den Interessen der Landwirtschaft wie der Schiffahrt. Für den Ausbau der unteren Havel zum 1 000-t-Schiff ist insbesondere eine Vergrößerung der Schleusen (speziell der Schleuse Rathenow, die schon heute den Verkehrserfordernissen nicht mehr gerecht wird) erforderlich. Notwendig ist weiterhin eine Reihe kleinerer Verbesserungen, insbesondere Begradigungen und Baggerungen. Der Ausbau des Plauer-Kanals wird im Laufe des kommenden Jahres erhebliche Fortschritte machen und voraussichtlich im Jahre 1929 vollendet werden können. Der Ihle-Kanal ist auf der Strecke Burg—Ihleburg bereits ausgebaut. Der Weiterbau hängt von der Fertigstellung des Mittellandkanals ab. Auf der mittleren Havel von Brandenburg bis Spandau ist eine Reihe kleinerer Arbeiten notwendig, die zum Teil ebenfalls den Forderungen der Landwirtschaft entsprechen: Verbreitung und Vertiefung der Durchstiche, Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse, vor allem im Jungfernsee und in der Sakrower Ege. / Auf der Havel und Spree zwischen Spandau und Charlottenburg bilden die alten Brücken in Spandau ein äußerst lästig empfundenes Verkehrshindernis. Glücklicherweise ist es gelungen, hier endlich einige Verbesserungen durchzusetzen. Im Hohenzollernkanal sind zwei bedeutsame Bauwerke notwendig: Zunächst der zweite Abstieg bei Niederfinow durch ein Hebewerk (dessen Baubeginn für 1927 vorgesehen und dessen Vollendung bis 1931 zu erwarten ist), ferner der Bau einer zweiten Schleuse bei Lehnitz, der sich bei dem zu erwartenden starken Verkehr nicht umgehen lassen wird. Im Gebiet der oberen Havel hat sich eine Regelung der gesamten Wasserwirtschaft als unbedingt notwendig herausgestellt. Daneben ist eine Reihe von kleinen Verbesserungen vorgesehen. Im Oder—Spree-Kanal steht zurzeit der Ausbau der großen Schleuse in Fürstenberg a. O., die mit den modernsten Betriebseinrichtungen versehen wird, im Vordergrunde des Interesses. Die Inbetriebnahme wird voraussichtlich im Jahre 1928 erfolgen können. Besondere Beachtung verdient heute das bereits vor 40 Jahren aufgestellte Projekt einer Verbindung Seddinsee—Dämeritzsee, dessen Durchführung eine wesentliche Besserung der Schiffahrtsverhältnisse für den schlesischen Verkehr bedeuten würde und das heute als Schulbeispiel für die Möglichkeit einer fruchtbringenden Verbindung von Notstandsarbeiten mit allgemeinen produktiven Beschäftigungsmöglichkeiten gelten kann. / Im Anschluß an die hochinteressanten Ausführungen des Wasserbaudirektors Frentzen wurde in einer eingehenden Diskussion von seiten der Schiffahrtsvertreter zu den Plänen der Wasserbauverwaltung Stellung genommen und eine Fülle neuer Anregungen und Gesichtspunkte vorgebracht. / Im weiteren Verlaufe der Debatte wurde über die nicht ausreichenden Durchfahrtsöffnungen bei den Berliner Brücken, über die Enge der Wasserstraßen und ihre Verschmutzung geklagt. / Die Vertreter des Polizeipräsidenten wiesen darauf hin, daß die Berliner Wasserstraßen ja nur für den Verkehr von Plauer Maßkähnen ausgebaut seien, nachdem bis zum Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts überhaupt nur ein Verkehr mit Finowkähnen auf den Berliner Wasserstraßen möglich war. Daß die immerhin nicht übermäßig hohen und engen Durchfahrten bei vielen Berliner Brücken nicht gerade zur Uebersichtlichkeit und bequemen Ausübung des Schiffsverkehrs beitragen, wurde zwar anerkannt, aber darauf hingewiesen, daß einerseits bei der finanziellen Notlage von einer mit einer Verbesserung der Durchfahrtsöffnungen verbundenen Erneuerung der Brücken nur bei eintretender Baufälligkeit die Rede sein könne und daß andererseits aber im Zusammenhange mit der Prüfung der Frage, welche Maßnahmen zur Durchführung des 1 000-t-Schiffes in Berlin nötig seien, die Frage der planmäßigen Erweiterung der Brücken im Auge behalten werde. Jedenfalls dürfe nicht vergessen werden, daß die in den engumbauten Berliner Wasserstraßen, die auch seitens der Wasserbauverwaltung gern im Interesse der Schiffahrt in die Tat umgesetzten Erweiterungspläne jeder Art auf ganz andere Schwierigkeiten stoßen als jeder Ausbau von Wasserläufen auf freier Strecke. / Das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Verbandes, Syndikus Erich Schreiber, Berlin, behandelte sodann in tiefschürfender Weise die Frage der Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen, insbesondere die märkische Schiffahrtsabgabenfrage und begründete in eingehender Weise die berechtigten Forderungen der Interessenten auf durchgreifende Ermäßigung der Abgaben und umgehende Beseitigung der den Verkehr belastenden Sondergebühren. Es darf als Erfolg des Schreiber'schen Referates gebucht werden, daß die Vertreter der Regierung neben der Ankündigung mancher Milderungen sich grundsätzlich bereit erklärten, im Benehmen mit dem Verbande einer eingehenden Prüfung des gesamten Fragenkomplexes näher zu treten. / Die äußerst anregend verlaufene Versammlung berechtigt zu der Hoffnung, daß die gemeinsame Aussprache zwischen den Vertretern der Behörden und den Schiffahrtsinteressenten in reichem Maße Früchte tragen wird.

Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben für Trasitgüter. Der Reichsverkehrsminister gab am 4. II. 26 als Ausnahmetarif „Z" nachstehenden Tarif bekannt:

Ausnahmetarif „Z"

zu den Tarifen für die Schiffahrt- und Flößereiabgaben

a) auf der oberen Oder von Schleuse Cosel einschließlich bis Schleuse Ransern einschließlich, vom 14. 12. 1923,
b) auf den Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder (Mitteldeutsche Reichswasserstraßen) vom 7. Juni 1922 nebst Nachträgen.

Gültig für das Kalenderjahr 1926. / Für den aus dem Ausland kommenden und auf deutschen Binnen-

wasserstraßen über deutsche Seehäfen nach dem Auslande beförderten rohen und raffinierten Zucker werden die Schiffahrtsabgaben auf die Hälfte ermäßigt. Demgemäß sind auch die Zuschläge für Vor- und Nachschleusungen nur von den halben Schiffahrtsabgaben zu berechnen. / Anwendungsbedingungen: Die Ermäßigung wird nachträglich auf Antrag gewährt. Der Antrag ist bei Verlust des Rückvergütungsanspruches binnen 3 Monaten nach Durchfahrung der ersten Abgabenhebestelle bei der Oderstrombauverwaltung in Breslau anzubringen ,die sich mit den anderen beteiligten Verwaltungsstellen in Verbindung setzt. Die Durchfuhr des Zuckers durch Deutschland ist durch eine Bescheinigung nachzuweisen.

Schleusenbetriebszeiten auf den Berliner Wasserstraßen. Mit Bekanntmachung des Polizeipräsidenten zu Berlin wurden die Schleusenbetriebszeiten auf den Berliner Wasserstraßen für die Zeit vom 1. April bis 30. September einschließlich wie folgt festgesetzt:

Wasserstraße	Dienststelle	Werktage vrm. nchm.	Sonn- und Feiertage vrm. nchm.	Bemerkungen
Spree	Schiffermeldestelle Ostgrenze	5 — 9	6-10 —	
Spree	Mühlendamm-Schleuse	5 — 9	6-10 —	
Spree	Schiffermeldestelle und Schleuse Charlottenbg.	5 — 9	6-10 —	
Spreekanal (Kupfergraben)	Stadtschleuse	8 — 4	10 — 1	
Landwehrkanal	Oberschleuse	5 — 9	6-10 —	
Landwehrkanal	Unterschleuse	8 — 4	nur nach vortägig. Anmeldung von 6-9 —	Werktags nach vortägiger Anmeldung auch v. 7—8 früh u. n. vorherig. Anmeld. während d Betriebszeit., auch v. 4—6 nachm. ohne Tarifzuschlag.
Neuköllner Kanal	Schiffermeldestelle und Schleuse Neukölln	8 — 6	— —	
Spandauer Schiffahrtskanal	Schiffermeldestelle Plötzensee	wie auf der zur Verwaltung der märk. Wasserstraßen gehörenden Schleuse.		

Zusätzliche Bestimmungen: An der Ober- und Unterschleuse, der Cöpenicker und Stadtschleuse sind die Schleuseneinrichtungen von der Bemannung des Fahrzeuges und nach den Angaben des Beauftragten der Wasserbauverwaltung zu bedienen. / Am Karfreitag, am 1. Oster- und Pfingstfeiertag sind Schleusungen nur nach Anmeldungen am Tage zuvor zulässig. / Ausnahmsweise Verlängerungen obiger Betriebszeiten können von Fall zu Fall seitens des Vorstandes des Wasserbauamtes Berlin zugelassen werden.

Sommerschleusen-Betriebszeiten auf den Märkischen Wasserstraßen. Mit Bekanntmachung des Regierungspräsidenten zu Potsdam vom 24. Februar 1926 wurden die Betriebszeiten vom 1. März 1926 ab bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

1. an Werktagen von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends,
2. an Sonn- u. Feiertagen von 7 Uhr bis 11 Uhr vormittags,

mit folgenden Ausnahmen:

Nr.	An den Schleusen	Betriebszeiten	Bemerkungen
1.	Obere Havel und Voßkanal	7^{00}-11^{00} u. 2^{00}-6^{00}*)	
2.	Hohensaaten	12^{00}-6^{00}	
3.	Niederfinow	2^{00}-6^{00}	
4.	Schleusen im Werbellin-Kanal	7^{00}-11^{00}	Mai—August von 7 bis 9 Uhr
5.	Lehnitz	7^{00}-7^{00}	Ab 4 Uhr Vorschleuserecht nur für Personenfahrzeuge Mai bis August bis 10 Uhr.
6.	Spandau	7^{00}-11^{00} u. 4^{00}-8^{00}*)	*) Die Nachmittagsbetriebszeit besteht nur vom 1. 4. bis zum 30. 9.
7.	Neue Mühle	8^{00}-12^{00} u. 3^{00}-8^{00}*)	
8.	Kummersdorf	7^{00}-11^{00} u. 5^{00}-7^{00}*)	
9.	Brandenburg I	6^{00}-11^{00} u. 2^{00}-6^{00}	Voranmeldungen innerhalb der Betriebszeiten brauchen nicht mehr stattzufinden. Schleusenarbeiter werden jedoch nicht gestellt am Finowkanal, am Voßkanal, am Werbellinkanal, an der Schleuse Woltersdorf und am Ihlekanal.
10.	Bahnitz und Gartz	7^{00}-11^{00} u. 2^{00}-6^{00}	
11.	Rathenow	7^{00}-11^{00} u 2^{00}-6^{00}	
12.	Grütz	7^{00}-11^{00} u. 2^{00}-6^{00}	
13.	Parey	9^{00}- 1^{00}	
14.	Kade	11^{00}- 3^{00}	

Am Karfreitag sowie an den 1. Feiertagen der drei hohen kirchlichen Feste werden Fracht- und Schleppfahrzeuge überhaupt nicht, Sport- und Personenfahrzeuge nur in Spandau und an den Schleusen der Dahme-Wasserstraße und der Storkower Gewässer geschleust. In Lehnitz steht nur die Bootsschleppe während der regelmäßigen Sonntagsbetriebszeit zur Verfügung. / Außerhalb der Betriebszeiten werden Schleusungen nur nach vorheriger Anmeldung innerhalb der der Schleusung vorhergehenden Betriebszeit gegen die im Tarif festgesetzten Gebühren vorgenommen. / Nicht geeichte Fahrzeuge, insbesondere Sportboote, können eine Abfertigung außerhalb der regelmäßigen Betriebszeiten an Feiertagen nur an den Schleusen Spandau und Neue Mühle beanspruchen, und zwar nur nach vorheriger Anmeldung während der Betriebszeit. An den anderen Schleusen können die Bauämter bei Nachweis des Bedürfnisses besondere Festsetzungen für Abfertigung von Sportbooten treffen.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT FEBRUAR 1926

Rhein Nachdem während der Monate Dezember und Januar die Leistungen der Rheinschiffahrt im Bergverkehr unter dem Einfluß der Schiffahrtsstörungen äußerst zurückgeblieben waren, glaubte man nach Eintritt günstiger Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse allerseits mit einer lebhaften Tätigkeit zwecks Ausgleichs der vermeintlichen Rückstände aus den Vormonaten rechnen zu dürfen. Obgleich im Berichtsmonat, von einigen Nebeltagen und einer kleinen Flutwelle im letzten Monatsdrittel abgesehen, keinerlei Hindernisse aufgetreten sind, hat sich diese Hoffnung leider nicht erfüllt. Die Abwärtsbewegung der Frachten zeigt, daß eher von einer Verschlechterung, denn von einer Besserung der Lage gesprochen werden kann. / Der Wasserstand war allerdings im Berichtsmonat als außerordentlich günstig zu bezeichnen. Am Monatsersten zeigte Caub eine Pegelhöhe von 2,80 m an. Unter geringen Schwankungen senkte sich der Wasserspiegel bis zum 18. des Monats auf 2,38 m C. P. Infolge ergiebiger Niederschläge im ganzen Stromgebiet ging das Wasser wieder in die Höhe und erreichte am 23. seinen höchsten Stand mit 4,17 m C. P. Seit den letzten Tagen macht sich wieder ein Fallen bemerkbar. Die zum Oberrhein fahrenden Kähne konnten des günstigen Wasserstandes wegen durchweg bis Mannheim—Ludwigshafen vollästig abgeladen werden, und nur die nach Straßburg—Kehl bestimmten vollästig abgeladenen Fahrzeuge bedurften an den vorerwähnten Stationen der Aufleichterung. / Die in den Vormonaten an sich schon geringen Kohleneingänge zu den hiesigen Häfen für den Oberrhein haben im Berichtsmonate weiter nachgelassen. Offenbar hat der kurze Winter die Kohlenvorräte in Süddeutschland nicht genügend abnehmen lassen, sonst hätte man mit größeren Anforderungen an Brennstoffen rechnen müssen. Nach Holland sind indessen sehr beträchtliche Mengen Kohlen verfrachtet worden, die jedoch bedauerlicherweise keine glatte Uebernahme in die Seedampfer fanden, sodaß noch eine beträchtliche Zahl von Rheinschiffen in Rotterdam auf Löschung warten mußte. / Während die Nachfrage nach Kahnraum nach Holland und Belgien in den ersten Tagen des Berichtsmonats ziemlich rege war und infolgedessen sich die Frachten nach Rotterdam von 1,50 M. je Tonne bei freiem Schleppen ab Strom bezw. 1,75 M. ohne freies Schleppen behaupten konnten, wurde das Angebot an Leerraum in der Folgezeit wieder überreichlich, sodaß die Frachten nach Rotterdam nach und nach bis zum 24. auf 0,70 M. bezw. 0,85 M. je Tonne heruntergingen. Dieser scharfe Rückgang der Frachten ist umso auffallender, als in Rotterdam eine große Anzahl von kohlenbeladenen Kähnen liegt, die auf Seedampfer warten und so dem Umlauf entzogen sind. Dies beweist die außerordentlich ungünstige Lage der Rheinschiffahrt in diesem Zeitpunkt. Auch die Frachten nach Belgien, die bis zum 9. des Monats nach Antwerpen mit 2,75 Mk. bezw. belg. Frs. 14,50 notiert wurden, gingen nach und nach zurück. Am 25. wurde nach Antwerpen und Gent nur noch 1,50 M. bezw. 8,— belg. Francs je Tonne angelegt. / Da am hiesigen Frachtenmarkt immer genügend Leerraum vorhanden war, und da die Nachfrage für Stationen des Oberrheins sehr flau war, mußten sich auch hier die Frachten zum Oberrhein, die zu Monatsanfang noch mit 1,40 M. je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim notiert waren, weitere Abschwächungen gefallen lassen. Seit dem 20. kam nur noch eine Fracht von 0,80 M. je Tonne Ruhrort—Mannheim, am 26. des Monats sogar nur 0,70—0,75 je Tonne zur Notierung. Ab Verladestellen des Rhein—Herne-Kanals wurden in der ersten Monatshälfte 0,20 M. je Tonne

und zu Monatsende nur noch 0,10 M. je Tonne mehr bezahlt. Das Schleppgeschäft ließ auch im Berichtsmonat wieder außerordentlich zu wünschen übrig. Reedereien, die sich in der Hauptsache mit Fahrten zum Oberrhein beschäftigen, sind zum Teil schon dazu übergegangen, weitere Dampfer, die im Januar vorübergehend in der Hollandfahrt beschäftigt waren, wieder stillzulegen. / Mit Rücksicht auf den hohen Wasserstand gegen Anfang der Vorwoche zogen die Schlepplöhne zum Oberrhein zunächst etwas an. Es wurde nach Mannheim bis 1,20 M. je Tonne angelegt. Die in der letzten Woche des Berichtsmonats gezahlten Schlepplöhne waren aber wiederum verlustbringend, da der an sich schon niedrige Schlepplohn von 1,10 M. zu Anfang des Monats auf 0,95 bis 1,— M. je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim zurückging. / Die Getreidespedition verzeichnet im Berichtsmonat vereinzelt eine kleine Belebung. Die übrigen Umschlagsbetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen haben, nachdem die im vorigen Monat während der Frostperiode den Kranen zugeführten Waschprodukte wieder auf die Kipper abgewandert sind, nur wenig zu tun, und die Anlagen sind höchstens bis zu einem Drittel beschäftigt. / Der Tarifvertrag in der Rheinschiffahrt ist von den beiden Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer am 28. Februar zum 31. März gekündigt worden.

(Mitgeteilt von der Industrie- und Handelskammer zu Duisburg.)

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen wurde nach der Eissperre am 27. 1. wieder aufgenommen. Ab Emden wurden in der Hauptsache Lagererze abgefahren. Die Neuankünfte betrugen etwa 40 000 t, sodaß insgesamt rund 120 000 t Erz zu Berg befördert wurden. Im Talverkehr war Kohle nicht ausreichend vorhanden, da keine nennenswerten Exportmengen über Emden gingen. Auch in der Hannoverfahrt hielten sich die beförderten Mengen wesentlich unter dem Monatsdurchschnitt des Vorjahres. Insbesondere die Kohlentransporte waren verhältnismäßig gering. Die Rückladung ab Hannover war etwas besser. Der Schleusen- und Schleppbetrieb wickelte sich dem Verkehr entsprechend prompt ab. Die Umschlagsanlagen im Dortmunder Hafen waren durchschnittlich ausreichend beschäftigt. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 272 beladene, 67 leere Schiffe und 130 Schleppdampfer mit insgesamt 152 186 t Ladung, davon 142 203 t Erz. Abgegangen sind 138 beladene, 159 leere Schiffe und 130 Schleppdampfer mit insgesamt 67 014 t Ladung, davon 31 035 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Februar belief sich auf 219 200 t gegen 219 869 t im Februar 1925.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat Februar angekommen 92 Kähne mit 36 236 t Ladung, davon 33 390 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 105 Kähne mit 48 880 t Ladung, davon 19 256 t Kali und 19 727 t Erz.

Hafen Emden: Im Monat Februar sind in Emden angekommen 8 Dampfer mit 40 375 t Erz, außerdem 3 Dampfer und 2 Leichter mit verschiedenen Gütern. Leer liefen 31 Dampfer und Seeleichter von insgesamt 21 223 t ein, außerdem bunkerten 13 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. / Seewärts wurden verladen 11 Dampfer mit rund 39 000 t Kohlen, außerdem 3 Dampfer mit verschiedenen Gütern. Leer verließen 9 Dampfer und Seeleichter von insgesamt 17 381 t den Emder Hafen.

Häfen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat Februar eingegangen 1 beladenes und 219 leere Schiffe. Ausgegangen 214 beladene und 3 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 138 397,3 t, sonstige Güter 774 t. / Im Osthafen sind eingegangen 17 beladene und 8 leere Schiffe. Ausgegangen 8 beladene und 17 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 2 860 t, sonstige Güter 5 503,8 t.

Weser 1. Wasserstand im Monat Februar. Der Wasserstand ließ im Februar auf der ganzen Weser volle Beladung der Kähne zu. Eine erneute Unterbrechung durch Hochwasser nach der großen Sperre im Januar fand vom 20.—24. Februar statt.

2. Unterweserflußverkehr. In den 6 Häfen Bremen-Stadt, Oldenburg, Brake, Nordenham, Wesermünde und Bremerhaven kamen insgesamt im Verkehr untereinander im Februar an: 287 Schiffe mit 126 000 t Tragfähigkeit und 39 800 t Ladung gegen 195 Schiffe mit 80 000 t Tragfähigkeit und 20 900 t Ladung im Januar. Es gingen ab im Februar: 279 Schiffe mit 118 000 t Tragfähigkeit und 40 800 t Ladung gegen 198 Schiffe mit 79 000 t Tragfähigkeit und 19 600 t Ladung im Januar. / Die Ladung setzte sich im Februar wie folgt zusammen: In der Ankunft: 14 400 t Stückgut, 11 500 t Getreide, 9 300 t Kali, 3 300 t Kohle und 1 300 t Kies und Steine; im Abgang: 14 200 t Stückgut, 12 300 t Getreide, 9 300 t Kali, 4 100 t Kohle und 900 t Kies und Steine. Getreide hat sich gegenüber dem Vormonat mehr als verdoppelt, Kali etwa vervierfacht, während Stückgut um mehr als ein Drittel gestiegen ist.

3. Binnenschiffahrt im Durchgang von der mittleren Weser zur Unterweser (durch die Bremer Schleuse). Im Februar gingen zu Tal 225 Schiffe mit 114 000 t Tragfähigkeit und 104 000 t Ladung gegen 149 Schiffe mit 70 000 t Tragfähigkeit und 62 900 t Ladung im Januar. Bergwärts waren es im Februar 243 Schiffe mit 121 000 t Tragfähigkeit und 13 800 t Ladung gegen 139 Schiffe mit 72 000 t Tragfähigkeit und 13 600 t Ladung im Januar. Die Ladung setzte sich im Februar wie folgt zusammen: Talwärts: 59 400 t Kohle, 24 500 t Kies und Steine, 9 800 t Kali, 7 400 t Stückgut und 2 900 t Cement; bergwärts: 9 300 t Stückgut und 4 500 t Getreide.

4. Binnenschiffsverkehr im Uebergang zwischen der Weser und dem Mittellandkanal (durch die Abstiegschleuse bei Minden). Vom Kanal zur Weser gingen im Januar 100 Schiffe mit 56 069 t Tragfähigkeit und 52 019 t Ladung gegen 89 Schiffe mit 49 675 t Tragfähigkeit und 45 809 t Ladung im Dezember 1925. Von dem erwähnten Verkehr im Januar entfielen auf den Verkehr vom Kanal nach Bremen und Unterweser 98 Schiffe mit 55 337 t Tragfähigkeit und 51 287 t Ladung. Nur 2 Schiffe mit 732 t Tragfähigkeit und 732 t Ladung gingen vom Kanal nach der oberen Weser. Von der Gesamtladung entfielen 50 003 t auf Kohle. / Von der Weser zum Kanal gingen im Januar 94 Schiffe mit 49 710 t Tragfähigkeit und 12 281 t Ladung gegen 88 Schiffe mit 49 010 t Tragfähigkeit und 10 897 t Ladung im Dezember 1925. Von dem erwähnten Gesamtverkehr im Januar entfielen auf die Richtung von der Weser nach dem Westen 84 Schiffe mit 43 934 t Tragfähigkeit und 12 233 t Ladung, während 9 Schiffe mit 5 728 t Tragfähigkeit und 0 t Ladung nach dem Osten gingen. Von der gesamten Gütermenge entfielen 6 398 t auf Kali und Salz, 1 387 t auf Getreide und 4 496 t auf Sonstiges.

5. Verkehr auf der oberen Weser im Durchgang durch die Hamelner Schleuse. Im Januar gingen in beiden Richtungen durch: 109 Schiffe mit 51 810 t Tragfähigkeit und 25 867 t Ladung, davon 14 868 t Kali, 5 033 t Getreide, 2 675 t Steine und 1 288 t Mühlenfabrikate gegen 74 Schiffe mit 34 577 t Tragfähigkeit und 14 627 t Ladung im Dezember 1925. Bei diesem Durchgang ist der Hamelner Lokalverkehr nicht berücksichtigt.

Elbe 1. Unterelbe. Die Expeditionen ab Hamburg konnten nach Beseitigung der Eisschwierigkeiten am 27. Januar wieder aufgenommen werden und waren neue Störungen durch Eis im Berichtsmonate nicht zu verzeichnen. Der Wasserstand der Elbe erlaubte vollschiffige Beladung der Fahrzeuge. Auf der oberen Strecke trat im letzten Drittel des Berichtsmonats infolge Hochwassers eine kurze Störung des Umschlagsverkehrs ein. / Die Güterandienungen im Bergelbegeschäft waren äußerst gering, es konnte mit den zur Elbeverschiffung angedienten Sendungen nur ein kleiner Teil des in Hamburg reichlich vorhandenen Schiffsraumes beladen werden. Nicht unbedeutend waren die Mengen, die infolge der unsicheren Wetterlage und der bestehenden billigen Bahntarife bahnseitig Verladung fanden. / Die für den Verkehr nach Sachsen und nach der Tschechoslowakei in Frage kommenden Elbeschiffahrtsunternehmungen:

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft,
Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt, Aktiengesellschaft,
Cechoslovakische Elbeschiffahrts-Aktiengesellschaft,
„Elbe“ Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft,
Reederei Behncke & Mewes,

haben sich unter dem Namen Elbe-Schiffahrts-Vereinigung von 1926 zur Gemeinschaftsarbeit mit der Schiffseigner-Genossenschaft in Hamburg zusammengefunden. Die Beteiligten hoffen, damit eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Lage zu erzielen. / Zu einem Ergebnis haben die mit der Reichsbahngesellschaft wegen Einführung der Binnenumschlagstarife geführten Verhandlungen noch nicht geführt. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten, wie aus der Nebengebührenliste vom 5. September 1925 ersichtlich, zur Berechnung.

2. Mittelelbe. Während des Berichtsmonats litt der Schiffahrtsverkehr unter anhaltend ungewöhnlich hohem Wasserstande. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. Februar + 2,16 m. Er hielt sich mit geringen Schwankungen auf dieser Höhe bis zum 22. Februar und stieg alsdann im raschen Wuchs bis auf + 3,18 m am 25. Februar. Geringer Wuchs ist noch zu erwarten, sodaß die Schiffahrt einstweilen noch mit Schwierigkeiten rechnen muß. / a) Talverkehr: Die unsicheren Witterungsverhältnisse hielten zahlreiche Verlader von der Benutzung des Wasserweges ab;

infolgedessen war das Güterangebot ein ziemlich beschränktes. Da auch auf den übrigen Stromabschnitten die Güterandienung sehr schwach war, so bildeten sich an der Mittelelbe recht erhebliche Kahnraumreserven. Der auf Ladung wartende Kahnraum betrug zeitweise mehr als 20 000 t. Besonders unangenehm fühlbar machte sich wiederum die Konkurrenz der Reichsbahngesellschaft und wurden weitere Ausnahmetarife eingeführt, die die Interessen der Elbeschiffahrt empfindlich schädigen. So wurde z. B. der Ausnahmetarif 96 für Kalialaun in Kraft gesetzt, der von den im Hinterland der Elbe gelegenen Plätzen billigere Frachten nach Hamburg vorsieht, als von den gleichen Plätzen nach den mittelelbischen Häfen gezahlt werden muß. Bei einer derartigen Tarifpolitik der Reichsbahngesellschaft ist es natürlich der Binnenschiffahrt unmöglich, ihre Aufgabe im Dienste der Volkswirtschaft zu erfüllen. / In verhältnismäßig geringem Umfange gelangten über Magdeburg zur Verladung Kali und Steinsalz sowie Weizen. Das Stückgutgeschäft hielt sich wie bisher in ziemlich engen Grenzen. Infolge des mangelnden Güterangebots und der vorhandenen Kahnraumreserven mußte die Fracht teilweise leicht herabgesetzt werden. Die Verladung von Leunasalpeter über mittelelbische Umschlagsplätze erreichte noch keinen größeren Umfang. / b) Bergverkehr: Unter den Ankünften von Hamburg sind einige Ladungen Phosphat, Getreide und Bretter zu erwähnen. Die Salzverladungen nach Böhmen nahmen in gewohntem Umfang ihren Fortgang. Die Stückgutverladungen hielten sich in sehr mäßigen Grenzen. Gerste und Zucker wurde in kleinen Posten nach sächsischen Häfen auf den Weg gebracht.

3. Oberelbe. Auch an den oberelbischen Umschlagsplätzen bildeten sich infolge der geringen Güterzufuhren und des hohen Wasserstandes Kahnraumreserven. Die Zuckerverladungen von Böhmen blieben stark hinter dem erwarteten Umfang zurück. An Exportgütern wären zu nennen: Zucker, Gerste, Malz, Walzdraht, Tafelglas und Glasflaschen, Zellulose, Rübenschnitzel und Stückgüter. Der geringe Import umfaßte hauptsächlich: Eisen, Erz, Schwefelkies, Schwefel, Leinsaat, Palmkerne, Kopra und einige Stückgüter.

Im Monat Februar sind nach Mitteilung des Spediteur-Vereins Herrmann & Theilnehmer folgende Durchschnittsfrachten notiert worden:

Magdeburg	18 Pfg.
Riesa	50 Pfg. Grundfracht
Laube	5½ Kc. ..
Berlin	27 Pfg.
Breslau	55 Pfg.

alles für 100 kg.

Märkische Wasserstraßen

Berlin, den 11. März 1926. Verhältnismäßig gut gestaltete sich im Februar der Verkehr auf der Relation Schlesien—Berlin. Erhebliche Getreidetransporte konnten hier durchgeführt werden. Das Herankommen der auf der Oder überwinterten Kähne verursachte teilweise einen recht starken Schleusenrang. / Auf den übrigen Relationen war die Beschäftigung noch äußerst mäßig, vor allem auf der Relation Berlin—Stettin und umgekehrt. Der Verkehr von Hamburg konnte lediglich durch einige Kohlentransporte und auf der umgekehrten Strecke durch etwas lebhafte Getreide- und Mehlverfrachtungen belebt werden. Der Stückgutverkehr war auch hier nicht erfreulich. / Die Verladetätigkeit im Verkehr von Magdeburg nach Berlin entwickelte sich in normalen Grenzen. In umgekehrter Richtung waren gewohnheitsgemäß nur kleinere Transporte zu verzeichnen. / Die Beschäftigung der Berliner Baumaterialienschiffahrt läßt noch immer sehr zu wünschen übrig. Ein Teil des Schiffsparks liegt noch still. Eine Besserung des Verkehrs ist hier nur mit der Belebung der Bautätigkeit zu erwarten.

Oder

Breslau, den 6. Februar 1926. / Bei fortdauernd mildem Wetter ist der Betrieb von Breslau abwärts in Richtung Stettin, Berlin und Hamburg bezw. umgekehrt voll im Gange. Bereits 96 beladene Talkähne sind von Breslau durch Ransern in der Berichtswoche (30. 1. bis 5. 2. 26) abgeschwommen; in der Bergbewegung erreichten Breslau 6 Schleppzüge mit 9 beladenen und 25 leeren Kähnen. Die obere Oder ist noch nicht wieder eröffnet. Das Stellen der Wehre kann von der Behörde erst angeordnet werden, wenn das letzte Eis abgeschwommen ist. Die Reparaturarbeiten an den Schleusen Wilhelmsruh (Breslau) und Ohlau nähern sich dem Ende und dürften einer Betriebsaufnahme nicht mehr hinderlich sein. Dagegen wird die Reparatur der Schleppzugschleuse Krappitz noch einige Wochen dauern. Der Kohlenumschlag in Breslau-Pöpelwitz, sowie Maltsch ist gut im Gange, desgleichen die Getreideverladungen im Breslauer Stadthafen. / Stettin und Hamburg brachten dem Bergverkehr der Oderschiffahrt nur schwache Beschäftigung.

Breslau, den 13. Februar 1926. / Die vorübergehende leichte Frostperiode am Anfang der Berichtswoche (6. 2. bis 12. 2. 26) hat die Schiffahrt nur auf der Strecke Berlin—Hamburg etwa 24 Stunden durch Treibeis beeinträchtigt. Der Betrieb von Breslau abwärts ist voll im Gange und dürfte auch auf der oberen Oder am 15. oder 16. d. Mts. aufgenommen werden, nachdem die Verwaltung am 12. 2. 26 angeordnet hat, die Wehre aufzurichten und der Stau hergestellt ist. Die Reparaturarbeiten an der Schleppzugschleuse Krappitz sind so beschleunigt worden, daß auch diese Schleuse voraussichtlich am 19. 2. 26 dem Betriebe freigegeben werden kann. / Der Verkehr durch Breslau wird durch folgende amtliche Passier-Meldungen der Schleuse Ransern gekennzeichnet: zu Tal 38 beladene Fahrzeuge, zu Berg: 13 Schleppzüge mit 36 beladenen und 30 leeren Kähnen. / Die Geschäftslage in Stettin und Hamburg ist noch sehr ruhig.

Breslau, den 20. 2. 1926. / Auf dem gesamten Oderlauf wie auch auf den benachbarten Wasserstraßen ist der Betrieb, nachdem auch die notwendigen Winterreparaturen an den Dampfern im allgemeinen beendigt werden konnten, allmählich wieder im vollen Umfange in Gang gekommen. Eine kurze Behinderung erfuhr die Schiffahrt nur auf der Strecke unterhalb Breslau, indem durch das Zurückhalten des Wassers für die Auffüllung der Haltungen der kanalisierten oberen Oder die Schwimmtiefe des Stromes vorübergehend für die vollbeladenen Fahrzeuge nicht ausreichte. Der Wasserwuchs im Quellgebiet von Oder und Neiße hat den Uebelstand schnell beseitigt. / Am 16. 2. 26 sind die ersten Fahrzeuge von Cosel-Hafen abgeschwommen und ist auch die Umschlagstätigkeit an den Kippern wieder aufgenommen worden. Die von der Bahn erteilten Ausgangsgenehmigungen unter Zugrundelegung einer willkürlichen Kontingentierung genügen jedoch in keiner Weise den Anforderungen der Verlader und dem berechtigten Verlangen der Schiffahrt. Verhandlungen mit der zuständigen Verwaltungsstelle der Bahn sind eingeleitet. Im ganzen sind seit dem 16. 2. 26 74 Fahrzeuge von Cosel-Hafen abgeschwommen, 68 beladene Kähne haben im Laufe der Berichtswoche Ransern passiert. Die Bergbewegung ist zur Zeit sehr stark. In Breslau wurden durchgehend gemeldet 35 beladene und 133 leere Kähne. Die Geschäftslage in Hamburg und leider auch in Stettin ist noch sehr winterlich still. Den 27. 2. 26: Wenn auch der Betrieb überall voll im Gange ist, so lassen doch die Verladungen zu wünschen übrig. In Cosel-Hafen wurden insgesamt nur 45 000 t Kohlen und Güter von Waggon in 111 Fahrzeuge umgeschlagen; der verfügbare Kahnraum nimmt zu. Die im Bericht der Vorwoche erwähnte Kontingentierung der Kohlenausgangs-Genehmigungen hat zwar eine Besserung erfahren, bedarf aber noch einer weiteren Klärung und Anpassung an die Wünsche der Verlader und Schiffahrt. Durch Breslau fuhren 151 beladene Kähne zu Tal; die Bergbewegung war weiter stark (35 Schleppzüge mit 61 beladenen und 114 leeren Kähnen). / An der berüchtigten Eisenbahnbrücke bei Glogau legte sich am 26. 2. 26 nachmittags wieder einmal ein Talkahn quer und sperrte die Durchfahrt; nur einem Zufall ist es zu verdanken, daß er wieder flott wurde und eine Total-Havarie und längere Sperrung der Schiffahrt vermieden werden konnte. Stettin und Hamburg noch ganz still.

Oderfrachten
vom 30. 1. bis 26. 2. 1926.

(in Reichsmark je Tonne, ausschließlich aller Nebenkosten wie Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Von:	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen	
Nach:	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin
Grundfracht für ganze Kahnladungen	(Zwischenstationen zahlen für Teilladungen mindestens die nach der Endstatation maßgebende Fracht)					
Steinkohle:						
Vom 30. 1. bis 5. 2. 26.	4,10 4,20	3,60 3,70	—	—	—	—
„ 6. 2. „ 12 2. 26.	3,90	3,40	—	—	—	—
„ 13. 2. „ 26. 2. 26.	3,90	3,40	5,60	5,10	6,10	5,60

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen, sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Oder-Wasserstände:

Datum	Ratibor	Dyhernfurth	Neiße b. Wartha
31. 1. 26	1,28 m	2,16 m	+ 0,04 m
5. 2. 26	—	—	+ 0,20 m
6. 2. 26	1,78 m	2,26 m	+ 0,20 m
7. 2. 26	1,70 m	2,39 m	—
12. 2. 26	—	—	+ 0,08 m
13. 2. 26	1,59 m	2,08 m	+ 0,10 m
14. 2. 26	1,60 m	1,96 m	—
19. 2. 26	—	—	+ 0,90 m
20. 2. 26	2,67 m	2,01 m	+ 0,50 m
21. 2. 26	2.46 m	2,62 m	—
26. 2. 26	—	—	+ 0,48 m
27. 2. 26	2,32 m	3,49 m	—

Mitgeteilt vom Schiffahrtsverein zu Breslau e. V., Breslau.)

Weichsel Schon Ende Dezember war auf der Weichsel wieder die vorher ganz feste Eisdecke in Gang gekommen, und in den ersten Januartagen vollzog sich ein regelrechter Eisgang mit Hochwasser, sodaß Anfang Januar der Strom eisfrei war. Das zunächst gefährlich aussehende Hochwasser ging ohne besondere Schäden vorbei. Im Weichseldelta war zum Teil daher schon in den letzten Dezembertagen die Schiffahrt wieder in Gang, auf der Stromweichsel wurde sie wenige Tage nach Neujahr eröffnet und nahm schnell einen größeren Umfang an. Da Ende November bei Schiffahrtsschluß eine ganze Reihe von Kähnen mit Ladung unterwegs eingefroren war, machten diese sich nun auf den Weg und konnten ohne Schwierigkeit ihre Reise beendigen. Aber man belud auch in der Bromberger Gegend noch eine Anzahl Fahrzeuge neu mit Zucker und Getreide, und sogar von Kongreßpolen schwammen einige Kähne nach Danzig. Bis Mitte Februar war daher ein für diese Jahreszeit ganz ungewöhnlicher Verkehr im Gange. Stromab kamen etwa 30 Kähne mit Zucker und etwa 10 mit Getreide im Januar nach Danzig, einige Kähne mit Gütern gingen auch stromauf. Dazu war auch 14 Tage der regelmäßige Dampferverkehr zwischen Danzig und den Orten im Weichseldelta im Gange, und sogar nach Elbing fuhren einige Dampfer. Eine neue unerwartete Kältewelle machte Mitte Januar dieser Neujahrsschiffahrt ein Ende. Die Weichsel erhielt wieder bis in den Freistaat hinein eine neue feste Eisdecke, die bis Mitte Februar vorhielt. Dann gab es ein ganz schwaches neues Eistreiben, und schon vom 16. Februar ab war in der mittleren Weichsel, vom 20. Februar ab in der unteren Weichsel nach Verschwinden der letzten Eismengen der Verkehr wieder in Gang. Der regelmäßige Dampferverkehr nach Elbing wurde gleichzeitig eröffnet, der zwischen Danzig und Königsberg kam erst Anfang März in Gang, weil auf dem Frischen Haff die Eisgefahr noch länger bestand. Die geschäftlichen Aussichten sind nicht besonders günstig, da im polnischen Weichselgebiet nur noch einige Reste Zucker zur Verschiffung in Frage kommen, Getreide aber fast gar nicht mehr. Ob die regelmäßige Schiffahrt zwischen Danzig und Warschau aufgenommen wird, ist fraglich, da sich die größte polnische Weichselreederei in Zahlungsschwierigkeiten befindet. Da sie sich bisher schon finanzieller Beteiligung der Regierung erfreute, ist eine Sanierung wohl möglich.

Binnenschiffahrtsverkehr in Bayern r. d. Rh., auf der Donau, dem Main und dem Ludwig—Donau—Main-Kanal im Januar 1926.

Zusammengestellt von Bayer. Statistischen Landesamt.

Ein- bezw. Ausladeort	Ankunftsverkehr zu Berg (Tonnen)	Ankunftsverkehr zu Tal (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Berg (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Tal (Tonnen)
Regensburg	7 638	320	—	3 703,5
Deggendorf	—	—	—	—
Passau	849	11,5	3	2,704
Aschaffenburg[1])	46 040,5	1 662	105,5	2 380,5
Würzburg	4 418,5	—	—	4 838
Bamberg	—	—	—	1 029

Auf der D o n a u wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Benzin und Holz aller Art befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Eisen, Eisenfabrikate und Salz. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 124 255 t, davon Grenzeingangsverkehr 5 922 t, Grenzausgangsverkehr 6 503,5 t.

Auf dem M a i n fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in A s c h a f f e n b u r g mit 46 040,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -Koks 42 082 t, Schwefelkies 1 891 t und Düngemittel aller Art 932 t. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 2 380,5 t, hiervon hauptsächlich Schwefelkiesabbrände 1,217 t. In W ü r z b u r g betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 4 418,5 t, in der Hauptsache Steinkohlen und -Koks 3 044,5 t, und 954,5 t Mehl, der Abgangsverkehr zu Tal 4 888 t, hiervon hauptsächlich Getreide aller Art 3 671 t und 700 t Holz aller Art. B a m b e r g hatte nur einen Abgangsverkehr von 1 029 t Getreide aller Art zu verzeichnen. An der Schleuse S t o c k s t a d t a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 69 834 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und -Koks 48 940 t, 1343 t Mehl und 2 810 t Schwefelkies; zu Tal 5 978 t Getreide aller Art, 3 284 t Zement, 2 285 t Holz aller Art und 1 219 t Schwefelkiesabbrände. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In W ü r z b u r g wurden festgestellt zu Tal 486 t Holz aller Art und 430 t Getreide aller Art; in S c h w e i n f u r t zu Tal 432 t Getreide aller Art und an der Schlese V i e r e t h 432 t Getreide aller Art. / Auf dem L u d w i g s k a n a l hat im Monat Januar kein Güterverkehr stattgefunden.

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.

V E R K E H R S S T A T I S T I K

Der Güterverkehr in den staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg in den Jahren 1913, 1924 und 1925

I. Verkehr der Hauptgüterarten.

a) Anfuhr:

	Kohlen t	Eisenerz t	Eisenwaren t	Getreide t	Holz t	Sonstige Güter t	Zusammen t
1913	2 466	3 221 306	321 794	947 245	497 737	2 166 312	7 156 860
1924	108 386	1 432 423	119 157	359 719	128 492	668 086	2 816 266
1925	107 837	2 273 014	148 120	373 983	120 075	1 025 112	4 048 141

b) Abfuhr:

	Kohlen t	Eisenerz t	Eisenwaren t	Getreide t	Holz t	Sonstige Güter t	Zusammen t
1913	18 262 324	8 365	856 339	4 285	2 428	533 496	19 667 237
1924	14 372 721	135 689	6 5 525	45 351	5 074	253 962	15 488 322
1925	17 018 477	84 699	595 297	34 415	1 454	426 792	18 161 134

II. Anzahl der Schiffe im ganzen.

	Eingelaufen beladen	Eingelaufen leer	Eingelaufen zusammen	Abgefahren beladen	Abgefahren leer	Abgefahren zusammen	Insgesamt
1925	7 833	21 677	29 510	23 025	6 539	29 564	59 074
1924	5 332	28 841	34 173	17 665	15 895	33 560	67 733
1913	15 854	38 770	54 624	30 217	24 239	54 456	109 080

Beladen waren nach dieser Zusammenstellung 7 831 plus 23 025 = 30 856 Schiffe. Bei einem Gesamtverkehr von 22 209 275 t kommt demnach auf ein Schiff eine durchschnittliche Ladung von 220 209 275 : 30 856 = 720 t.

Die durchschnittliche Ladung betrug im Jahre 1924 . . 796 t
„ „ 1923 . . 649 t
„ „ 1913 . . 582 t

III. Rhein—See-Verkehr.

In Rheinseeschiffen, d. h. in Fahrzeugen, die einen direkten Verkehr zwischen Rheinhäfen und Häfen über See unterhalten, wurden folgende Gütermengen befördert:

a) Zufuhr im Jahre 1925 . . . . 33 867 t
„ „ „ 1924 . . . . 16 045 t
„ „ „ 1913 . . . . 31 657 t
b) Abfuhr im Jahre 1925 . . . . 23 069 t
„ „ „ 1924 . . . . 16 776 t
„ „ „ 1913 . . . . 68 027 t

Der Güterverkehr im städtischen Hafen zu Düsseldorf.

Im Jahre	rechtsrheinisch Zufuhr zu Berg t	rechtsrheinisch Zufuhr zu Tal t	rechtsrheinisch Summe t	rechtsrheinisch Abfuhr zu Berg t	rechtsrheinisch Abfuhr zu Tal t	Summe t	Zusammen Zu- und Abfuhr t
1925	469313	189784	659097	46563	218770	265333	924430
1924	329355,5	155146,5	484502	31135	166426	197561	682063
mithin 1925 mehr weniger	139957,5	34637,5	174595	15428	52344	67772	242367

Im Jahre	linksrheinisch Zufuhr zu Berg t		Summe t	Abfuhr zu Berg t		Summe t	Zusammen Zu- und Abfuhr t
	zu Berg t	zu Tal t		zu Berg t	zu Tal t		
1925	24371	41073,5	65444,5	2142	8333,5	10475,5	75920
1924	49930,5	33094	83024,5	2415,5	7153	9568,5	92593
mithin 1925 mehr		7979,5			1180,5	907	
weniger	25559,5		17580	273,5			16673

Gesamtverkehr: 1925 1000350 t, 1924 774656 t
mithin 1925 mehr: 225694 t

Von der Zufuhr zu Berg entfallen auf die Herkunft

	rechtsrheinisch	linksrheinisch	zusammen	im Jahre 1924
von Antwerpen	50068	6636.5	56704,5	52515,5
von Rotterdam	256623,5	9204,5	265828	197167,5
von Amsterdam	27526,5	3248,5	30775	36788,5
von See direkt	27629	436	28065	19896
von anders woher	107466	4845,5	112311,5	72918,5
zusammen	469313	24371	493684	379286

Von der Abfuhr zu Tal entfallen auf den Versand

	rechtsrheinisch	linksrheinisch	zusammen	im Jahre 1924
nach Antwerpen	59186,5	—	59186,5	25532
nach Rotterdam	96700	3668	100368	102455
nach Amsterdam	27959,5	3107,5	31067	26614.5
nach See direkt	20902,5	1255,5	22158	12425,5
nach anders wohin	14021.5	302,5	14324	6552
zusammen	218770	8333,5	227103,5	173579

Schiff- und Floßverkehr

Es betrug im Jahre 1925 die Zahl der angekommenen und abgegangenen Schiffe und Flöße:

	rechtsrheinisch Zahl	rechtsrheinisch davon Kiesnachen	linksrheinisch Zahl	linksrheinisch davon Kiesnachen	zusammen 1925 Zahl	zusammen 1925 davon Kiesnachen	Im Jahre 1924 Zahl	Im Jahre 1924 davon Kiesnachen
a) Dampfschiffe	2419	—	350	—	2769	—	2247	—
b) Segelschiffe	3433	1578	220	—	3653	1578	3538	647
c) Floße	23	—	11	—	34	—	28	—
d) Motorschiffe	537	—	—	—	537	—	—	—
	6412	1578	581	—	6993	1578	5813	647

Hafenbahnverkehr

Die Zahl der im Jahre 1925 beladen angekommenen und beladen abgegangenen Eisenbahnwagen betrug:

rechtsrheinisch	70726
linksrheinisch	7874
zusammen	78600
im Jahre 1924	52607
mithin 1925 mehr	25993

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat Februar 1926

Westhafen:

Eingegangen bel. 1
„ leer 219 = 220 (211) Schiffe
Ausgegangen bel. 214
„ leer 3 = 217 (208) „
Güterumschlag: Brennstoffe 138 397,3 t (134 522,8 t)
„ sonst. Güter 774,0 t (1 200,0 t)
139 171,3 t (135 722,8 t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 17
„ leer 8 = 25 (19) Schiffe
Ausgegangen bel. 8
„ leer 17 = 25 (19) „
Güterumschlag: Brennstoffe 2 860,0 t —
„ sonst. Güter 5 503,8 t (4 799,2 t)
8 363,8 t (4 799,2 t)

Gesamtgüterumschlag in und aus Richtung:

Duisburg (Inland	19 113,3 t	(29 788,2 t)
„ (Ausland)	105 750,0 t	(93 454,9 t)
Emden	11 642,3 t	(6 805,9 t)
Bremen	8 992,5 t	(6 601,0 t)
Hannover	2 037,0 t	(3 872,0 t)
	147 535,1 t	(140 522,0 t)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	131 553,5 t	(131 427,3 t)
Zufuhr über die Reichsbahn	15 888,0 t	(9 540,0 t)
Abfuhr „ „ „	9 028,0 t	(6 880,0 t)
Lokalverkehr	27 530,0 t	(27 818,0 t)
	183 999,5 t	(175 665,3 t)

PERSÖNLICHES

Dr. Ing. e. h. Hans W. Schultz †. In Berlin-Lichterfelde ist vor kurzem der Geheime Baurat, Ministerialrat a. D. Hans W. Schultz im Alter von 66 Jahren gestorben. Mit ihm ist ein Mann aus dem Leben geschieden, der sich besonders um die Seeschiffahrt sehr verdient gemacht hat. Seine Lebensaufgabe bildete der Kaiser-Wilhelm-Kanal, bei dessen Bau er bereits in hervorragendem Maße mitgewirkt hatte und dessen große Erweiterung ihm im Jahre 1907 übertragen wurde. Nach der Verreichlichung der Wasserstraßen war Dr. Schultz als Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium die Fürsorge für die Seewasserstraßen übertragen.

Dr. Ing. e. h. Dr. phil. h. c Anton von Rieppel †. Am 31. Januar 1926 verschied in Nürnberg nach langem Leiden im Alter von nahezu 74 Jahren Herr Dr. Ing. e. h. Dr. phil. h. c. Anton von Rieppel, Geheimer Baurat, Reichsrat der Krone Bayern. Technik, Wirtschaft und Verkehr Deutschlands haben mit ihm einen ihrer bedeutendsten Männer verloren. Geheimrat von Rieppel hatte 28 Jahre lang das Ehrenamt des Schriftführers beim Bayerischen Kanalverein, dem er seit dessen Gründung im Jahre 1892 angehörte, inne. Der Bayerische Kanal- und Schiffahrts-Verein widmet dem langjährigen verdienten Mitgliede in seinem Nachruf folgendes Gedenken: „Der Kanal-Verein betrauert den Heimgang seines langjährigen Schriftführers mit tiefer Wehmut, aus deren Schleier wir aber auch wieder die Gestalt hervortreten sehen, wie sie einst vor uns stand, Vertrauen und Ehrfurcht einflößend, schlicht in aller geistigen Größe und wir vernehmen im Sinne des edlen Entschlafenen das Grußwort, das wir als sein Vermächtnis bewahren wollen: „Wollt Ihr mir danken, so tut es, indem Ihr unserem tiefgebeugten Vaterland alle Treue, allen Fleiß, alle Kraft des Gemeinsamkeitsbewußtseins widmet".

BUCHBESPRECHUNGEN

Die Güterumschlag-Verkehrswoche des V. D. I. in Düsseldorf und Köln 1925. Sonderausgabe der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Schriftleiter C. Matschoß. Din A. 4, IV./256 Seiten mit 267 Abbildungen, 1926. Preis broschiert RM. 30,—. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin).

Im Güterumschlagsheft kommen alle Kreise aus Technik und Wirtschaft, die aktiv und passiv am Güterumschlag beteiligt sind, zu Worte. Von besonderem Interesse ist die Generalaussprache der beiden großen Wettbewerber Eisenbahn und Schiffahrt: Die umfassende Zusammenstellung wertvoller Statistiken als Vergleichsunterlagen des Für und Wider, der ineinandergreifenden und voneinander abhängigen Probleme, die Lösungsmöglichkeiten auf Grund gemeinschaftlicher nutzbringender Arbeit bilden eine Quelle reichhaltiger Belehrungen. / Die Kenntnis wirtschaftlicher Zusammenhänge und die Durchdringung technischer Schöpfung mit wirtschaftlichem Geist ist heute dringendes Erfordernis. Technik und Wirtschaft haben ein gemeinsames Ziel, das Reichsminister a. D. Hamm in seiner Schlußaussprache mit folgenden Worten kennzeichnete: „Die deutsche Wirtschaft ist wieder wettbewerbsfähig zu machen; denn letzten Endes ist der Wettbewerb dasjenige, worauf es im Kampfe des deutschen Volkes um sein Wirtschaftsgedeihen und damit seine politische Freiheit, seine Lebensberechtigung ankommt. So glaube ich, daß diese Arbeit des V. D. I. auch eine Arbeit zum Nutzen des ganzen Vaterlandes genannt werden kann. Wir empfinden diesen Dank aufrichtig und sprechen ihn dem Verein Deutscher Ingenieure zugleich mit dem Wunsche aus, daß diese Tagung zu Taten führen möge, überall in der ganzen deutschen Wirtschaft.'

Beiträge zur Kenntnis des Schleusenbetriebs unter Berücksichtigung der Verhältnisse am Rhein—Herne-Kanal. Von Dr. Ing. Georg Mahr, Regierungsbaumeister. Verlag von Julius Springer, Berlin 1925.

Die kleine Schrift gibt einen kurzen geschichtlichen Ueberblick über die Entwicklung der Schleusen und ihrer Betriebsverhältnisse von den ersten Anfängen an bis in die neueste Zeit, die durch die Anwendung der Elektrizität bei den Bewegungsvorrichtungen gekennzeichnet ist. Sodann werden die sorgfältigsten Betriebsmessungen und Beobachtungen geschildert, die von der Kanalbaudirektion Essen zur wissenschaftlichen Erforschung des Schleusenbetriebes am Rhein—Herne-Kanal im Jahre 1922 angestellt worden sind. Es dürfte dies die erste Veröffentlichung derartiger Messungen an neuartigen deutschen Schleusen sein. Die verschiedenen aufeinander folgenden Vorgänge während der Einfahrt eines Schleppzuges, während der Schleusung und der Ausfahrt werden beschrieben. Besondere Betrachtungen sind dem Füllen und Entleeren der Schleusen gewidmet, wobei die Möglichkeiten von Betriebsverbesserungen eingehend behandelt sind. Die Ergebnisse sind am Schluß kurz zusammengefaßt. Es ist hierbei besonders betont, daß sich durch günstigere Wasserzuführung beim Füllen einer Schleuse eine nicht unerhebliche Abkürzung der Schleusungszeit erzielen läßt. In einem Anhang werden die theoretischen Grundlagen des Füllungs-Vorganges dargestellt, unter Berücksichtigung der Beziehungen zwischen Durchflußbeiwert und Schützöffnung. / Die Arbeit ist ein wertvoller Beitrag zur Theorie des Schleusenbaues und zur Beurteilung des Schleusenbetriebes. Sie schöpft aus der Praxis und kann daher ebenso dem praktischen Betriebsleiter, wie beim Entwerfen von Schleusen nützliche Dienste leisten. Es wäre wünschenswert, wenn ähnliche Beobachtungen bei anderen Schleusen angestellt und bekannt würden. Pi.

Segelsport-Bücherei Band 10. Das Kanu. Ein Wegweiser und Ratgeber bei der Anschaffung eines sportgerechten Paddelbootes. Von Hugo Schmidt, Pressewart des Deutschen Kanu-Verbandes. 231 Seiten mit 169 Abbildungen, Aufnahmen und Rissen. In Ganzleinen 5,— RM.

Das beispiellose Anwachsen des deutschen Kanusportes in den letzten Jahren hat auch eine reiche Fülle von kanusportlicher Literatur hervorgerufen, aber es gab bisher kein Handbuch, das dem Anfänger auseinandersetzt, ob ein Kajak oder Kanadier, ein Faltboot oder Segelkanu, ein Einsitzer oder ein Zweisitzer für ihn in Frage kommt, und das darüber hinaus alle diejenigen Fragen erörtert, die nach der ersten Wahl von dem Neuling zu entscheiden sind. / Das vorliegende Buch beschäftigt sich in seinem ersten Teil mit den oben erwähnten Fragen. Es werden die Vorteile und Haupteigenschaften der verschiedenen Bootstypen und Bootsformen vom Kajak-Kanadier und Faltboot bis zum Segelkanu erörtert und gegeneinander abgewogen, es werden dann weiter alle die Merkmale bezeichnet, die dem Käufer oder Besteller eines neuen Bootes bekannt sein müssen. Auch der erfahrene Kanusportler findet viel Wissenswertes und eine Reihe von Anregungen im ersten Teil des Buches. / Die im 2. Teil mit Erläuterungen und Photos wiedergegebenen 66 Bootsrisse werden den ungeteilten Beifall und das größte Interesse aller Kanusportler finden. Die bekanntesten und besten Bootskonstrukteure haben ihre modernsten Konstruktionen zur Verfügung gestellt. Auch das Faltboot ist nicht vergessen, eine Auswahl von Erzeugnissen der bekanntesten und besten Werften und die neuesten Schwedentyp-Faltboote sind vertreten. Zahlreiche Photographien, teils vom Verfasser, teils von anderen Kanusportlern, illustrieren das Buch und bilden eine ausgezeichnete Brücke von der Theorie zur Wirklichkeit.

Verein Hamburger Reeder.

In dem Bericht über das Geschäftsjahr 1924/25 wird hervorgehoben, das „Schonjahr" habe dem deutschen Wirtschatskörper nicht die Erleichterungen und Erkräftigung gebracht, die die Verfasser des Dawesgutachtens erwarteten. Die wirtschaftliche Lage der Seeschiffahrt habe gegenüber dem Vorjahr noch eine gewisse Verschlechterung erfahren. Der Ueberfluß an Tonnage im Verhältnis zu über See zu bewegenden Gütermengen dauere unverändert an. Die Welttonnage hat sich weiter erheblich vermehrt. Die Frachten entwickelten sich weiter nach unten. Der Bericht beklagt die Heranziehung der Seeschiffahrt zu den Dawesbelastungen, obgleich sie bereits durch Abgabe der Handelsflotte in weitestem Umfange unmittelbare Reparationsleistungen erbracht habe, also die im Gutachten für die Belastung der Industrie gegebene Begründung, daß nämlich die Industrie sich ihre Substanz erhalten oder sogar vermehrt habe, für die Seeschiffahrt überhaupt nicht zutreffe. Man müsse erwarten, daß der Seeschiffahrt bei Aufbringung der Verzinsung weitgehendes Entgegenkommen gezeigt werde, zumal sie nicht zur Abwälzung der Belastung in der Lage sei, da die Frachten vom internationalen Markt diktiert werden. Der Bericht geht dann auf die Geschäftslage bei den einzelnen Linien ein, die durchweg unerfreulich ist.

Wasserkraft, Wassernutzungsrecht und Wasserkraftanlage in der neuen Steuergesetzgebung. Mitteilung 13 des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes E. V., Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Straße 50. Din-Oktav, 31 Seiten, 2,50 Mark.

Das Ergebnis der Ausführungen des Gutachtens ist dahin zusammenzufassen, daß für die Vermögenssteuer eine besondere Bewertung einer Wasserkraft niemals, eines Wassernutzungsrechtes und einer Wasserkraftanlage, die zu einem Betriebsvermögen gehören, nur dann zulässig ist, wenn ein subjektivpersönliches Wassernutzungsrecht in Frage steht. Eine Ausnahme hiervon gilt nur für nicht fest mit dem Grund und Boden verbundene Maschinen der Kraftanlage. Diese sind auch dann besonders zu bewerten, wenn die Kraftanlage auf Grund eines subjektiv-dinglichen Wassernutzungsrechtes errichtet worden ist. Die Bewertung erfolgt immer mit dem gemeinen Werte, und zwar mit dem Werte, den Wassernutzungsrecht und Wasserkraftanlage unter der Voraussetzung der Fortführung für den Betrieb haben. Bei der Feststellung des gemeinen Wertes ist nur der privatrechtliche, nicht auch der öffentlich-rechtliche Inhalt des Wassernutzungsrechtes zu berücksichtigen. Ferner sind alle den Wert mindernden Umstände in Berücksichtigung zu ziehen, so z. B. ein nach dem betreffenden Landesgesetz etwa bestehendes staatliches Heimfallrecht oder ein auf der Anlage lastender Wasserzins.

Verleihung und Sicherstellung nach dem preußischen Wassergesetz vom 7. April 1913 in der Praxis des Landeswasseramtes und des Oberverwaltungsgerichtes. Mitteilung 14 des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes E. V., Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Straße 50. Din-Oktav, 83 Seiten, 3,50 M.

Nachdem der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverband zu Anfang des Jahres 1925 in Nr. 7 seiner „Mitteilungen" eine Darstellung der Eintragung von Wasser- und Fischereirechten in das preußische Wasserbuch unter Berücksichtigung der bis zum 1. April 1924 ergangenen Entscheidungen des Landeswasseramtes gegeben hat, wird in der vorliegenden Nummer 14 der Verbands-Mitteilungen die Verleihung und Sicherstellung nach dem preuß. Wasserrecht mit Beachtung der von dem Landeswasseramt und seinem Nachfolger, dem wasserwirtschaftlichen Senat beim Oberverwaltungsgericht, bis zum Frühjahr 1925 ergangenen Entscheidungen behandelt. / In der vorliegenden Schrift sind die Entscheidungen des höchsten preußischen Gerichtshofes in Wassersachen bis in die jüngste Zeit verarbeitet. Sie dürfte daher jedem, der einen Wasserlauf in irgend einer Form, wie z. B. Wasserentnahme, Einleitung von Abwässern, Anlage eines Triebwerkes oder ähnliches benutzt oder benutzen will, sehr willkommen sein.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Reichswasserstraßenverwaltung.
Von Oberregierungsrat Nitzsch („Bayerische Staatszeitung", München 1926, Nr. 54 v. 6. 3. 1926).

Holländische Schiffsbeleihungsbanken.
Von Dr. Bodo Ebhardt, Berlin („Hamburger Nachrichten", Hamburg. Schiffahrtszeitung 1926, Nr. 67 v. 10. 2. 1926).

Rotterdamsche Schiffshypothekenbank.
(„De Telegraaf", Amsterdam 1926, Nr. 12, 726 v. 27. 2. 26.)

Holländische Schiffsbeleihungsbanken.
Zusammengestellt nach „Banken en Scheepvaart Balansanalyses 1925. Amsterdam Telegraaf." („Schiffahrt-Zeitung" Duisburg 1926, Nr. 4 v. 18. 2. 26).

Ueberseetransport und Zahlungsbilanz.
Von Ernst Wächter („Der Tag", Berlin 1926, Nr. 51 v. 28. 2. 26).

Neuzeitliche Hafenlagerhäuser.
Von Oberbaurat Bock, Köln („Werft, Reederei, Hafen", 1926, Nr. 5 v. 7. 3. 26).

Wirtschaftliches Förderwesen.
Von Diplom-Ingenieur Weicken, Berlin („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg 1926, Nr. 8 v. 28. 2. 26).

Der Kran und die Schiffsverfrachtung.
Von Oberbaurat W. Gerlach, Berlin („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg 1926, Nr. 8 v. 28. 2. 26).

Die deutschen Privatschiffer-Organisationen.
Von Prof. Dr. O. Zschucke, Berlin („Genossenschafts-Korrespondenz", Halberstadt 1926, Nr. 6 v. Februar 1926).

Die Rheinschiffahrt.
Von Dr. M. Lau („Der Jungdeutsche", Berlin 1926, Nr. 50 v. 28. 2. 26).

Der Rheinstrom und Baden.
Von Oberamtmann Fischer, Freiburg i. B. („N. Bad. Landeszeitung", Mannheim 1926, Nr. 90 v. 18. 2. 26).

The Duisburg-Ruhrort ports.
(„The Manchester Guardian Weekly", 1926, 29. 1. 26.)

Die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Basel.
Von Oberbaurat Dr. Ing. Kupferschmid, Karlsruhe („Rheinisch-Westfälische Zeitung", Essen 1926, Nr. 148 v. 28. 2. 26).

Le prolongement de la navigation sur le Rhin supérieur jusqu'au la de Constance.
Analyse d'une étude de Dr. Peters („La Navigation du Rhin", Straßburg 1926, Nr. 2 v. 15. 2. 26).

Kritisches zu den Rotterdamer Hafengebühren.
(„Hamburger Nachrichten", Hamburg 1926, Nr. 91 v. 24. 2. 26.)

Der Hafen von Antwerpen.
Von Dr. Overmann, Altona („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin 1926, Nr. 7 v. 18. 2. 26).

Frankreichs Verkehrswirtschaft.
Ausbau und Modernisierung der französischen Häfen durch deutsche Hilfe. („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg 1926, Nr. 42a v. 11. 2. 26).

Der Neckarfrieden.
Von Theodor Heus („Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkraft", Stuttgart 1926, Nr. 2 v. Februar 1926).

Der Neckarkrieg.
Von Alfons Paquet („Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkraft", Stuttgart 1926, Nr. 2 v. Februar 1926).

Die Zukunft der Donauschiffahrt.
Von Dr. Friedrich Wallisch („Die Rheinquellen", Basel 1926, Nr. 2 v. Februar 1926).

Die Beschlüsse der Wintertagung der internationalen Donaukommission.
Von Dr. Szana („Die freie Donau", Regensburg 1926, Nr. 4 v. 15. 2. 26).

Die Erweiterung des Wesermünder Hafens.
Von Reg. Baurat Arp, Wesermünde („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin 1926, Nr. 2 v. 20. 2. 26).

Das staatliche Schleppmonopol.
Verkehrsorganisation und praktische Erfahrungen des Schleppamtes Duisburg-Ruhrort. Von Reg. u. Baurat Helmershausen („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin 1926, Nr. 2 v. 20. 2. 26).

Vom Einbaum zum Schlepper.
Die Geschichte der Lippe-Schiffahrt und des Lippe-Seitenkanals. Von Karl Bergner, Hamm. („Westfälischer Kurier", Hamm, 1926, Nr. 5 v. 4. 3. 1926).

Die Schiffahrt auf der Lippe.
(„Tremonia", Dortmund 1926, Nr. 51 v. 21. 2. 26.)

Bau des Lippe-Seitenkanals Wesel—Datteln.
Von Oberreg. Baurat Bock, Essen („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin 1926, Nr. 9 v. 3. 3. 26).

Moderne Fördermittel im Hamburger Hafen.
Von Baurat W. Böttcher, Hamburg („Der Schiffsfrachtendienst“, Hamburg 1926, Nr. 8 v. 28. 2. 26).
Die Organisation des Güterumschlags im Hamburger Hafen.
Von Dr. Frh. von Düring, Hamburg („Schiffahrtszeitung“, Hamburg 1926, Nr. 18 v. 3. 3. 26).
Die Danziger Binnenschiffahrt.
Von Dr. Wronski („Der Schiffsfrachtendienst“, Hamburg 1926, Nr. 6 v. 12. 2. 26).
Die Einrichtungen des Danziger Hafens.
Von Reg. Baumeister Klotzky, Hafenbaurat, Danzig („Der Schiffsfrachtendienst“, 1926, Nr. 6 v. 12. 2. 26).
Danzig als Holzumschlagshafen.
Von Direktor O. Bühler, Danzig („Der Schiffsfrachtendienst“, Hamburg 1926, Nr. 6 v. 12. 2. 26).
Polen und der Korridorverkehr.
(„Deutsche diplomatische Korrespondenz“, 1926, Nr. 50 v. 1. 3. 26.)
Die Ein- und Ausfuhr Danzigs und die Danziger Platzgebräuche.
Von Kommerzienrat W. Sieg („Der Schiffsfrachtendienst“, Hamburg 1926, Nr. 6 v. 12. 2. 26).
Die Entwicklung des Warenverkehrs auf den Wasserstraßen der nördlichen Grenzmark.
Von Dr. jur. Erich Günther („Der Gesellige“, Schneidemühl 1926, Nr. 57 v. 5. 3. 26).
Die Lage der türkischen und bulgarischen Schiffahrt.
Von Dr. Friedrich Wallisch, Wien („Schiffbau“, Berlin 1926, Nr. 4 v. 24. 2. 26).
Anatolische Verkehrswege.
Von Otto Osterloff, Stanimaka („V. D. I.“, Berlin 1926, Nr. 8 v. 24. 2. 26).
Der Oelmotor in der Flußschiffahrt.
„Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereins“, Wien 1926, Nr. 9/10 v. 5. 3. 26.)
Fülldauer neuzeitlicher Schiffsschleusen.
(„Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“, Berlin 1926, Nr. 1 v. 2. 1. 26.)
Das Oerz-Schiffsruder.
Von Professor Müller, Bremen („Deutsche Schiffahrt“, Bremen 1926, Nr. 5 v. 1. 3. 26).
Motorschiffbau 1925.
(„Schiffbau“, Berlin 1926, Nr. 3 v. 10. 2. 26.)
Die Ueberwindfeuerung für Dampfboote.
Von Arthur Swoboda, Berlin („Schiffbau“, Berlin 1926, Nr. 4 v. 24. 2. 26).
Wasserkraft, Wassernutzungsrecht und Wasserkraftanlagen in der neuen Steuergesetzgebung.
Von Dr. Stephan, München („Die freie Donau“, Regensburg 1926, Nr. 4 vom 15. 2. 26).
Wasserlaufanteil, Stauwerkanlage und Ufergrundstück.
Von Dr. Werneburg, Berlin-Schöneberg („Die Wasserkraft“, München 1926, Nr. 4 v. 15. 2. 26).
Völkerbund und Verkehrsrecht.
Von Rechtsanwalt Dr. Alexander Schönberg („Verkehrsrechtliche Rundschau“, Berlin 1926, Nr. 2 v. 25. 2. 26).
Le projet de Code fluvial.
Von Professor de Fourcauld („La Navigation du Rhin“, Straßburg 1926, Nr. 2 v. 15. 2. 26).
Les projets de Conventions Internationales.
Par le Comité d'Experts de La Commission Centrale du Rhin, en vue de l'unification du droit privé fluvial. Von Professor J. P. Niboyet („La Navigation du Rhin“, Straßburg 1926, Nr. 2 vom 15. 2. 26).
Der Entwurf eines französischen Kodex für die Binnenschiffahrt.
Von Dr. jur. Reinhard, Berlin („Der Rhein“, Duisburg 1926, Nr. 2 v. 10. 2. 26).
Die Entwürfe des Privatrechtsausschusses der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zu Uebereinkommen für die Eintragung und die internationale Anerkennung von Hypotheken an Binnenschiffen.
(„Der Rhein“, Duisburg 1926, Nr. 2 v. 10. 2. 26.)
Zur Lage der Seeschiffahrt.
Von Dr. L. Kiep, („Schiffahrtszeitung“, Hamburg 1926, Nr. 18 v. 3. 3. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. In der am 26. Februar 1926 stattgefundenen Generalversammlung wurde die Erhöhung des Grundkapitals von 2 Mill. RM. um bis zu 1,5 Mill. RM. auf bis zu 3,5 Mill. RM. durch Ausgabe von 1 500 Stück auf den Inhaber lautende Stammaktien zu je 1 000,— RM. mit Gewinnberechtigung ab 1. Januar 1926 beschlossen. Das Bezugsrecht der Inhaber der Vorzugsaktien wurde ausgeschlossen. Die neuen Aktien werden zum Kurse von 110% zur Zeichnung aufgelegt. Die Zeichnung muß in der Zeit vom Donnerstag, den 4. März bis Donnerstag, den 25. März 1926, unter Vermeidung des Ausschlusses bei der Vereinsbank in Hamburg erfolgen. Beim Bezuge ist ein Zeichnungsschein in doppelter Ausfertigung unter gleichzeitiger Vorlegung der Mäntel der alten Aktien einzureichen. Die Formulare stehen den Beziehern bei der Bezugsstelle zur Verfügung. Auf nom. 1000,— RM. alte Aktien kann eine neue Aktie im Betrage von 1000,— RM. mit Gewinnanteilscheinen für das Geschäftsjahr 1926 ff. bezogen werden. Bei der Zeichnung ist der ausmachende Betrag von 110% einzuzahlen. Die mit der Kapitalserhöhung verbundenen Kosten, insbesondere die Kapitalsverkehrssteuern, trägt die Gesellschaft. Die Ausübung des Bezugsrechts ist für den Aktionär provisionsfrei, wenn die Aktien ohne Gewinnanteilscheinbogen mit einem Anmeldeschein, der bei der Bezugsstelle erhältlich ist, nach der Nummernfolge geordnet am Schalter eingereicht werden. Erfolgt die Ausübung im Wege der Korrespondenz, so wird die übliche Provision belastet. Die Bezugsstelle ist bereit, den An- und Verkauf von Spitzen zu vermitteln.

„Elbe“-Dampfschiffahrts-A.-G. Hamburg. Das Gewinn- und Verlustkonto der Gesellschaft weist am 31. 12. 25 einen Reingewinn von rd. 13 000 Mk. auf. Den Betriebsunkosten in Höhe von 1 124 691 Mk. stehen gegenüber: Frachten und Schlepplohneinnahme mit 1 131 193 Mk., Bugsierlohnkonto-Einnahme 18 078 Mk. und Provisionskonto-Einnahme 10 003 Mk. In der Bilanz sind aufgeführt: 10 Schleppdampfer mit 968 400 Mk., 2 Bugsierdampfer mit 58 200 Mk., 1 Motorboot mit 8 750 Mk., 2 Windeschuten mit 2 000 Mk., 3 Lagerkähne mit 51 216 Mk. Das Aktienkapital beträgt 1 Million Mk.

Gründung einer neuen Schiffahrtsgesellschaft in Basel. Unter der Firma Vater Rhein Schiffahrts- und Transport-Aktien-Gesellschaft gründet sich, mit dem Sitze in Basel, eine Aktiengesellschaft. Zweck der Gesellschaft ist, die Schiffahrt auf Flüssen, Kanälen und anderen Wasserwegen sowie die Uebernahme aller mit der Schiffahrt direkt oder indirekt im Zusammenhang stehenden Geschäften. Sie erwirbt auch Beteiligungen an bestehenden Rheinschiffahrts-Unternehmungen. Sie kann durch diese Geschäftstätigkeit ausschließlich die Kontrolle über eine Reihe anderer verwandter Unternehmungen ausüben. Die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt. Das Aktienkapital beträgt fünfundzwanzigtausend Franken und ist eingeteilt in 25 auf den Namen lautenden Aktien zu je Fr. 1000.

Verlustabschluß der Tschechoslowakischen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft. In der zweiten Hälfte des Dezember 1925 hielt die Tschechoslowakische Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in Preßburg ihre 1. Generalversammlung ab. Das verflossene Verwaltungsjahr weist einen Gesamtfehlbetrag von über 5 Millionen Kc. auf. Das Aktienkapital der 1924 gegründeten Gesellschaft beträgt 70 Millionen Kc. Bekanntlich ist der tschechische Staat mit 21 000 Prioritätsaktien zu je 400 Kc. d. i. mit 8,4 Millionen Kc. beteiligt.

Zahlungsschwierigkeiten der größten polnischen Weichsel-Reederei. Wie die „Hamburger Nachrichten“ zu berichten wissen, befindet sich die größte polnische Weichsel-Reederei, nämlich die Vereinigte Aktiengesellschaft für Schiffahrt und Verkehr mit dem Sitze in Warschau, seit einiger Zeit in Zahlungsschwierigkeiten. Die Gesellschaft unterhält regelmäßige Dampferlinien auf der Weichsel, insbesondere expedierte sie auch Dampfer zwischen Warschau und Danzig. Sie hat sich immer besonderer Unterstützung der Regierung zu erfreuen gehabt, hat auch mehrere ursprünglich dem Staat gehörige Schlepp- und Passagierdampfer auf der Weichsel übernommen. Der Betrieb ist vorläufig noch im Gange, die Leiter der Gesellschaft hoffen auf Hilfe des Staates, der an der Gesellschaft beteiligt ist. Zur Feststellung der Ursache der Schwierigkeiten wurde eine Untersuchungskommission eingesetzt.

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Amme, Giesecke & Konegen A.-G. bei, über die von ihr ausgeführten Umschlags- und Speicherbauten. Als Spezial-Unternehmen auf diesem Gebiet lieferte die genannte Firma bisher für den Getreideweltverkehr die maschinellen Einrichtungen von über 1 000 000 t Speicherraum mit einer Umschlagsleistung von rund 25 000 t stündlich. Auf Grund dieser Tatsache kann die Firma Amme, Giesecke & Konegen A.-G. als eine der bedeutendsten und leistungsfähigsten Unternehmen für Umschlags- und Speicherbauten angesprochen werden. Das genaue Studium der Beilage möchten wir daher unseren Lesern besonders empfehlen.

33. Jahrgang
15. April 1926
Heft 4

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN

HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße?

Von Reichsbahndirektor Dr. W. Spieß, Berlin

Dr. Albert Arnecke, Köln schreibt über diese Frage in so großzügiger Weise in Nr. 3 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", daß es als direktes Unrecht erscheinen würde, würden Leute, die an diesem Problem berufsmäßig seit langem arbeiten, der Diskussion sich entziehen. — Ein Ziel ist ja allen denen, die in dieser Sache arbeiten, und ständen sie auch in den verschiedensten Lagern gemeinsam: das Ziel, erschöpfende Klarheit zu schaffen und damit den über das Problem der Binnenumschlagstarife täglich sich ergießenden Tintenstrom zum Stehen zu bringen.

Binsenwahrheit gleich der, daß Kinder artig sein sollen, nennt Arnecke den Satz, daß Eisenbahn und Wasserstraße miteinander, nicht gegeneinander arbeiten sollen; wesentlich ungelöst nennt Arnecke die Frage der Eisenbahntarife für Massengut mit binnenländischen Wasserumschlagsplätzen.

Wenn der Zweck aller wirtschaftlichen Arbeit und insbesondere auch volkswirtschaftlichen Arbeit der ist, mit kleinstem Kräfteaufwand größten Nutzen zu erzielen, so ist damit ganz allgemein die Binsenwahrheit gegeben, daß alle ökonomischen Kräfte der Volkswirtschaft nicht gegeneinander, sondern miteinander arbeiten, nicht konträr, sondern möglichst parallel geschaltet werden sollen. Frage ist nur, wie weit diese parallele Schaltung möglich ist. Beide Kräfterichtungen müssen, wenn solche Parallelschaltung erzielbar sein soll, in der gleichen Fläche, der gleichen Dimension verlaufen. Betriebstechnisch gesprochen: die gebrochene Beförderung über Eisenbahn und Wasserweg setzt voraus, daß Eisenbahn und Wasserweg in ihrer Leistungsfähigkeit auf einander abgestimmt sein müssen, wenn der volle wirtschaftliche Erfolg eintreten soll. Hier aber bleibt zu bemerken: Eisenbahn und Wasserweg sind in Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit äußerst verschieden voneinander und das glatte Zusammenarbeiten im kalten Januar oder in afrikanischen Julitagen ist nicht nur auf der Oder ein schon technisch heute noch unlösbares Problem.

Die Wasserwege sind von soviel Zufällen (Hochwasser, Niedrigwasser, Eisgang, Nebel, Frachtschwankungen, Lohndifferenzen) abhängig, daß ihre Leistungsfähigkeit viel größeren Schwankungen unterliegt, als die der Eisenbahnen. Gerade in den Zeiten größter Verkehrsanforderungen im Herbst und im beginnenden Winter versagen die Wasserstraßen häufig. Dem Herbst-Niedrigwasser folgt sogar beim zuverlässigsten deutschen Wasserlauf, beim Rhein, fast regelmäßig das sogenannte Advents-Hochwasser in den Zeiten, wo im Westen Verkehrshöchstleistungen verlangt werden. Es

ist deswegen der Eisenbahn nicht möglich, bei der Bewältigung von Verkehrsspitzen auf die Unterstützung der Wasserstraßen sich zu verlassen. Die vielgenannte Entlastung überanstrengter Teile des Eisenbahnnetzes ist in solchen Zeiten kaum viel mehr als ein Schlagwort. Auch bei schönster programmatischer Zusammenarbeit von Eisenbahn und Wasserstraße ist die Eisenbahn gezwungen, ihre Einrichtungen so zu treffen, daß sie auch beim Versagen der Wasserstraßen den Gesamtverkehr jederzeit bewältigen kann. Mit anderen Worten, die Eisenbahnanlagen müssen aufnahmefähiger gestaltet werden, als der Durchschnittsverkehr während der Zeit der Leistungsfähigkeit des Wasserweges dies verlangt. Die Eisenbahnanlagen werden daher bei offener Schiffahrt nur unvollkommen, d. h. unwirtschaftlich ausgelastet werden können. Wie von den baulichen Anlagen gilt dies auch vom Fahrzeugpark und vom Personal.

Die Verkehrsstöße, die die Reichsbahn in Zeiten des Versagens der Wasserstraßen treffen, müssen die Eisenbahn umso empfindlicher treffen, je geringer die Auslastung in der Zwischenzeit ist, d. h. je mehr ihr die Wasserstraßen bei Vollschiffigkeit Transporte abnimmt.

Der betrieblich und wirtschaftlich unbedingt zu erstrebende Zustand möglichst gleichmäßiger Beanspruchung des Betriebsapparates der Eisenbahn wird hiernach durch die Wasserstraßen, solange die jetzige Unzuverlässigkeit des Wasserweges besteht, nicht gefördert, sondern verschlechtert. In den verkehrsschwächeren Jahreszeiten wirkt die Absaugung von Gütern auf dem Wasserweg der guten Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs aber noch in anderer Weise entgegen. Je größer der Frachtenanfall auf den Eisenbahnknotenpunkten ist, desto leichter und schneller kann die Bildung geschlossener Züge auf große Entfernungen vor sich gehen. Starker Frachtanfall führt selbsttätig zur Beschleunigung des Wagenumlaufes und wirtschaftlicherer Gestaltung der Transportdurchführung. Nun nehmen die Wasserstraßen aber vorwiegend Massengüter nach einer Richtung auf; die Gegenrichtung hingegen ist meist schlecht ausgelastet. Dem entspricht zwar bei Abwanderung von Transporten auf den Wasserweg eine starke Verminderung auch der Leerwagenkilometer im Eisenbahnbetriebe. Die Ersparnisse, die hieraus eintreten, dürfen aber nicht überschätzt werden, denn es handelt sich um Einsparung von Leerwagenzügen, die regelmäßig und geschlossen über große Entfernungen, also mit geringen Einheitskosten für das Kilometer durchgeführt werden. Andererseits aber geschieht die Zubringung der Frachten zum Wasserumschlag und die Abfuhr von den Wasserumschlagsplätzen im allgemeinen auf verhältnismäßig kurzen Wegen. Die Rangierarbeiten sind daher beim gebrochenen Verkehr im Verhältnis zum durchlaufenen Weg besonders erheblich. Es sei hierwegen nur auf die verwickelten Verschiebevorgänge in den Ruhrort-Duisburger Häfen hingewiesen.

Kommt dazu, daß bei der derzeitigen Belastung der für die Konkurrenz mit den Wasserwegen in Frage kommenden Strecken es durchaus möglich erscheint, die zurzeit auf dem Wasserweg liegenden Transporte zum größten Teil auf den Schienenweg zu übernehmen.

Vom Beförderungsstandpunkte aus erscheint als für die Reichsbahn noch besonders abträglich, daß bei starker Dezentralisierung des Verkehrs auf eine Reihe von geographisch auseinander gelegenen Wasserumschlagsplätzen die Einheitlichkeit der Wagendisposition, wie sie bei Konzentration z. B. des direkten Eisenbahn-Kohlenverkehrs im Ruhrrevier möglich ist, außerordentliche Nachteile erleidet. Die gleichen Erwägungen und Erfahrungen haben die private Industrie zur Typisierung und Schablonisierung, zur Fabrikation weniger großer Typen in ständig wachsendem Maße geführt. Es hat sich ergeben, daß bei starker Steigerung des O-Wagenbedarfs in den Oberrhein- und Mainplätzen der südliche Leerwagenzulauf zur Ruhr nicht nur wegfallen, sondern u. U. sogar die Notwendigkeit entstehen könnte, für den starken Steinversand des Westerwaldes l e e r e O-Wagen noch aus der Ruhr herauszuziehen; und das unter Belastung einer Linie, die in allererster Linie durch den Binnenumschlagstarif entlastet werden sollte. Aehnliche Widersinnigkeiten im Wagenlaufe ergäben sich an der mittleren und unteren Oder, falls der Kohlenversand aus Oberschlesien in Zukunft ausschließlich dem Wasserweg zugewiesen würde. Sicheres wäre nicht an Stelle des jetzigen Systems zu setzen. Denn auch hier wird auf die Unsicherheit der Wagendisposition bei wechselndem Wasserstande und dergl. als schwerstes Bedenken hingewiesen werden müssen.

Vom Betriebsstandpunkt aus ist hiernach der nach nationalökonomischen Obersätzen zunächst als Binsenwahrheit erscheinende Gedanke der Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen wegen zurzeit doch noch angesichts der Inkommensurabilität von Eisenbahn- und Wasserstraßenleistungsfähigkeit stark einzuschränken. Der Eisenbahnbetrieb wird bei heutigen Leistungsfähigkeitsverhältnissen der Wasserstraßen zunächst noch geneigt sein, in der propagierten Zusammenarbeit vorzüglich ein für ihn unerwünschtes beförderungstechnisches Abhängigwerden von der Wasserstraße und ihren Launen zu erblicken. Sodaß sich auf die Frage: „Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlichen fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße?" — betriebstechnisch vor allem — die Antwort ergibt: Dadurch, daß die Wasserstraße technisch zuverlässiger gemacht, zu einem in allen Jahres- und Wetterlagen treuen und zuverlässigen Gefährten und Mitarbeiter der Eisenbahn erhoben wird.

Juristisch und tarifpolitisch beantwortet sich Dr. Arneckes Frage nach der volkswirtschaftlichen fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße im wesentlichen mit der anderen von ihm als ungelöst bezeichneten Frage der Wasserumschlagstarife. Denn alles, was an Maßnahmen außerhalb des Tarifes für die Zusammenarbeit in Frage kommen kann, auf wagendienstlichem und auf betrieblichem Gebiete, tritt gegenüber der Tariffrage ganz entscheidend in den Hintergrund, zumal auch diese Beförderungs- und betrieblichen Fragen niemals als spezifische und ausschließliche Umschlagsfragen zu charakterisieren, vielmehr als allgemeine eisenbahntechnische, vielleicht auch umschlagtechnische Probleme zu würdigen sein würden.

Nun ist von Dr. Arnecke zweifellos gerade vom höheren Standpunkt aus höchst Wertvolles über Eisenbahn und Schiffahrt und das Verhältnis des einen zum anderen gesagt. Einschränkungen scheinen aber auch auf dieser Warte, wenn wir sie einen Augenblick an der Seite Dr. Arneckes betreten wollen, zu machen sein. Sicher ist es zu Herzen gehend, wenn Arnecke fragt: „Was hilft uns der vollkommendste Verkehr, wenn wir ihn mit unserer Volkskraft und Volksseele bezahlen müssen?" — „Wenn ihr's nicht fühlt, ihr werdet's nie erjagen!" — Binnenumschlagtarifpolitik als Kulturpolitik! Der Binnenschiffer in seiner bewußten Abhängigkeit von den Elementargewalten gewertet und als grad und stämmig gepriesen gleich dem Bauer! — Aber ist solchem Vortrag gegenüber nicht der „Einwand der Unzuständigkeit" erlaubt? Kulturpolitik über Binnenumschlag betrieben, heißt doch sehr weite Umwege gehen, um einem vielleicht möglichen Ziele um weniges sich zu nähern. Um Menschen mit Heimatsinn, Gradheit und Stämmigkeit, Naturempfinden zu erziehen, sollte es doch wohl zwanglosere Möglichkeiten geben als die über die Verkehrspolitik der Eisenbahn, zumal auch gerade von volkspädagogischer Seite nicht außer acht gelassen werden darf, wie zersetzend auf das gesunde Dienstinteresse des Eisenbahnpersonals vom kleinsten Rangiermeister an die Einsicht wirken muß, wenn ein „seinem" Eisenbahnunternehmen gehörender Verkehr an andere von ihm natürlich höchst mißtrauisch betrach-

tete Verkehrswettbewerber „weggeschenkt", abgegeben wird, bevor die letzten Verdienstmöglichkeiten, die dieser Verkehr der Reichsbahn selbst scheinbar unwiderleglich bietet, aus dem Verkehr herausgeholt sind. Wenn das Reichsbahnpersonal, wie es heute unabweisbare Notwendigkeit ist, mit Lust und Liebe, Leib und Seele in seinen Beruf hineingespannt, auf Erzielung von Höchstleistungen abgestellt werden soll, so erscheint die Einstellung nach kulturpolitischen Tendenzen unmöglich, die in umgekehrter Richtung gehen und dabei allerhöchstens einen winzigen Bruchteil der Zahl derjenigen deutschen Volksgenossen betreffen können, die sich in ihrem Dienste dem Eisenbahndienstverkehr widmen.

Sehr interessant sind die Ausführungen Dr. Arneckes, der Eisenbahnverkehr funktioniere als Monopol- und Großbetrieb; die Schiffahrt hingegen sei als freier Betrieb anzusprechen und diese Verschiedenheit wirke sich in dem wirtschaftlichen Gebahren beider Verkehrsmittel aus. Daß das Eisenbahnmonopol durch die technischen Fortschritte und neuen Erfindungen der letzten Jahre stark durchlöchert (und übrigens von jeher nie ein Gebiets-, sondern stets nur ein Streckenmonopol gewesen) ist, braucht angesichts Flugzeug, Kraftwagen und enormer Ausdehnung des Wasserstraßennetzes seit 1914 hier wohl nicht nochmals breitgetreten zu werden. Tatsächlich hat die Eisenbahn heute kein Monopol mehr, für keine Strecken-Entfernung, für kein Gut. Angefangen vom Kupfer, geendet bei den Steinen, angefangen von Stettin und Emmerich, geendet bei Cosel und Basel. Aber abgesehen von diesen bekannteren Einschränkungen an Dr. Arneckes Gegenüberstellung wird doch noch ein anderer Gedanke vielleicht ihr entgegenzuhalten sein: Ist es nicht ein Widersinn, daß die Binnenschiffahrt, die naturgemäß abgestellt ist auf die gewaltigsten Massengüter, auf die monopolistisch organisierten Schwergüter, und daß gegenüber diesem ausgesprochensten Großbetriebe im Frachtobjekte der Schiffahrtsverkehr dieses Gutes als auf selbständigen Einzel-, vielfach Mittelbetrieben basiert anzusprechen sein soll? Das ausschlaggebende Gut auf dem Rhein ist die Kohle, und der allein maßgebende Kohlenfrachtführer auf dem Rhein ist das Kohlenkontor. Mit dieser von Dr. Arnecke abweichenden Auffassung fällt für den Schreiber dieser Zeilen die Wertung, die Dr. Arnecke der nach seiner Meinung „selbsttätigen feinfühligen Regulierung" des Schiffsfrachtenmarktes zu Duisburg angedeihen läßt. Wie, mit Dr. Arnecke zu sprechen, die Eisenbahn ein technischer Riese ist, so ist der Kohlengroßverfrachter auf dem Rhein der kapitalistische Riese, und wie die Kurse selbst an den größten Wertpapier- und anderen Börsen durch die Einstellung und Politik weniger übermächtiger Magnaten bestimmt werden, so ist auch die Duisburger Frachtennotierung nach wiederholten Aeußerungen sehr kompetenter Männer (aus dem grundsätzlich entgegen dem Reichsbahnstandpunkt eingestellten Lager) nicht gerade als „selbsttätig" und vor allem nicht als „maßgebend" zu erachten. Das Schiffsfrachtengeschäft speziell auf dem Rhein, speziell in Kohle, ist ein Großfrachtengeschäft von solchen Dimensionen und so starren Regularien, daß von seiner (Jahreskontrakt-)Form bis zum Eisenbahntarif, dessen Behandlung Dr. Arnecke gewissermaßen zum Revers der Schiffsfrachtnormierung machen möchte, wahrhaftig kein großer Schritt mehr ist.

Dr. Arnecke legt größten Wert darauf, daß instinktiv und gefühlsmäßig die deutsche öffentliche Meinung sich zur besonderen Wertschätzung der Binnenschiffahrt bekenne. Solcher Instinkt könne unmöglich fehlgehen. So sympathisch solche Apostrophe wirkt, so skeptisch wird ihr gegenüber zu treten sein. Der Instinkt, das Gefühl, kann ganz besonders am Rhein sehr wohl aus falschen historischen Reminiscenzen erwachsen sein: Mannheim, seinerzeit d e r große badische Umschlag- und Transittarifplatz, heute bei bedeutend schmäler gewordener Umschlagsbasis zweifellos in hoher Krise! Das Beispiel erscheint sehr einleuchtend und sehr zu Gunsten der Vergangenheit einnehmend; das g e f ü h l s m ä ß i g e Urteil des Publikums kann auch unmöglich berücksichtigen, daß Karlsruhe—Kehl, v o r a l l e m a b e r S t r a ß b u r g, heute eine ganz andere Bedeutung im Verhältnis zu Mannheim haben, als vor dem Kriege, daß die Rheinschiffahrt bis Basel immer ernstere Formen annimmt und daß für Mannheim auch für die Zukunft wenig rosige Aussichten sich eröffnen, namentlich, wenn der Neckarkanal bis Heilbronn auf Grundlage einer Denkschrift gebaut wird, die die Gütermengen des Inflationsjahres von 1922, die allgemeinen Tarife von 1917 (vor Einführung des Staffelsystems) und umgekehrt den Rheinkohlenumschlagstarif 6u von 1923 (der für Heilbronn gar nicht gilt) zur Grundlage macht. Tatsächlich war aber bis 1914 Mannheim viel weniger Rheinhafen, als vielmehr das badische Hamburg, der große nördliche Verkehrskopf des badischen Netzes, der der badischen Staatseisenbahn längste Beförderungswege, beste Eigenwagenausnutzung gewährleistete. Nicht dem Rheinhafen Mannheim, sondern diesem Idealpunkt des badischen Eisenbahnverkehrs hat Baden genau dasselbe gegeben, was die Deutsche Reichsbahn heute den entsprechenden Idealpunkten des Reichsbahnverkehrs, den Seehäfen im Norden und den B i n n e n u m s c h l a g s p l ä t z e n a n d e r D o n a u i m S ü d e n gewährt; dasselbe boten aus gleichen Tendenzen die Sächsischen Staatsbahnen Riesa, und die württembergische Staatsbahn war, falls vor 1914 die damals von ihr befürwortete Neckar-Kanalisierung bis Heilbronn schon durchgeführt worden wäre, Heilbronn zuzugestehen ohne weiteres willens. Die Ermäßigungen, die Baden dem Platze Mannheim im Wechselverkehr mit Württemberg, Bayern und darüber hinaus verschaffte, finden heute ihr absolutes Widerspiel im deutsch-tschechoslowakischen Seehafenverkehr und den vielen anderen Durchfuhrtarifmaßnahmen zugunsten der Seehafentarife, die jetzt die Reichsbahn den Seehäfen verschafft, die aber heute wie eine erschreckliche Neuheit angefochten werden. Die Verhältnisse sind andere geworden; auf Eisenbahngebiet sind sie größer geworden. An Stelle der Staatsbahnen ist die Reichsbahn getreten. Nicht mehr auf 200, auf 600, auf 800 km Entfernungen saugen die Bahnen des Reiches den Verkehr auf ihre Linien, im wesentlichen aber geschieht dies ganz in der gleichen Weise, wie einst für ihre engeren Gebiete die staatlichen Bahnen dies taten.

Die von Dr. Arnecke als ungelöst bezeichnete Frage der Eisenbahntarife für Massengut im Verkehr mit binnenländischen Wasserumschlagsplätzen steht also heute nach Uebergang der den Wasserverkehr begünstigenden Länderbahnen auf das Reich grundsätzlich genau auf demselben Fleck, wie vor dem Kriege, und das sollte vor allen Dingen in den preußischen Emporen nicht vergessen werden. Denn für sie gibt es, verglichen mit der Zeit vor dem Kriege, heute überhaupt weder damnum emergens noch lucrum cessans in der Binnenschiffahrtsfrage. Für die preußischen Bahnen hat der Uebergang zum Reichsbahnsystem tarifpolitisch nicht annähernd eine ähnliche Aenderung gebracht wie für Baden oder Sachsen usw. Das einzige an Größe mit dem heutigen Reichsbahnsystem annähernd vergleichbare damalige deutsche Bahnsystem, das preußische Staatsbahnsystem, hatte keinerlei Binnenumschlagstarife (außer verhältnis- und vor allem mengenmäßig sehr unbedeutenden, die Mannheimer Konkurrenz auffangenden Tarifmaßnahmen für Frankfurt (Main), Mainz, Worms usw.) und Preußen hat auch in der Frage der örtlichen Binnenhafenbehandlung nicht annähernd das Entgegenkommen bewiesen, das die Reichsbahn (in Anlehnung an die süddeutschen Hafenverhältnisse) seither den preußischen Binnenumschlagsplätzen bewiesen hat. Die reiche preußische Staatsbahn mit 600 und mehr Millionen Ueberschuß hat die Bin-

nenumschlagstarifierung stets grundsätzlich abgelehnt. Männern, wie Breitenbach und Stieger, die den Rhein auch nicht nur vom Hörensagen kannten, wäre nie und nimmer ein Tarif gleich dem heutigen Kohlentarif 6u abzuringen gewesen. Solches Verlangen hat in Preußens großer Zeit kaum einer ihnen gegenüber zu äußern gewagt. Die Lage der „Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße" ist daher gerade auch für Massengüter, gerade auch auf der leistungsfähigsten deutschen Wasserstraße nicht annähernd mehr gleich ungünstig (vom Standpunkte der Binnenschiffahrt aus), wie ehedem. Von der reparationspflichtigen Reichsbahn noch mehr zu verlangen, hieße mindestens alle anderen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte stärker betonen, als den doch auch nicht nur volkswirtschaftlichen, sondern auch höchst außenpolitischen Gesichtspunkt des Standes der Reichsbahn selbst.

Denn das ist trotz häufigen Versuches noch keinem gelungen, der Reichsbahn nachzuweisen, daß sie, wenn sie die Entfernungen ihrer Transporte verkürzte, wenn sie ihre Transporte immer nur möglichst schnell zu möglichst billigem Umschlagstarif über den nächsten Hafen loszuwerden trachtete, besser führe, als wenn sie sich ihren Verkehrsstock möglichst lang an der Hand erhält — so wie es bisher alle Eisenbahnen bis auf den heutigen Tag in jedem Lande gemacht haben. — Das Selbstkostenproblem ist ja ungeheuer schwierig und nach der Meinung vieler, insbesondere nach der der Klassiker des Tarifwesens, z. B. Ulrich, dem sich der Schreiber dieser Zeilen noch heute anschließt, überhaupt für den Eisenbahnbetrieb unlösbar. Aber von allem ziffernmäßigen Stoff abgesehen, steht nach moderner Betriebskostenlehre jedenfalls die eine Lehre vom Optimum bezw. Selbstkostenminimum und Betriebsmaximum fest. Nun ist aber die Reichsbahn zweifellos heute von dem Optimum (als welches der Verkehr von 1914 angesprochen sein mag, da die Verkehrshochflut von 1912 zweifellos das Optimum überschlug — obwohl in der Zwischenzeit die bauliche und betriebliche Kapazität stark gesteigert worden ist) noch um 20 bis 30% entfernt. In solcher Zeit lehrt jede Betriebskostenlehre, daß weitere Hereinnahmen von Verkehren wenig, unter Umständen nichts kosten. Umgekehrt würde die Abstoßung unseres Verkehrs auf besonders nahe gelegene Binnenumschlagsplätze eine weitere Entfernung vom Optimum, eine weitere Verkehrsverringerung bedeuten, und, läßt man angesicht der bestehenden Schwierigkeiten bei der Selbstkostenermittelung, die Nettoausfälleberechnung ganz beiseite, untersucht man nur, wieviel Brutto die Reichsbahn bei einem allgemeinen großen Umschlagstarif einbüßen würde, so muß sich dieser Betrag — wieder von allem Rechenwerk abgesehen — auf Hunderte von Millionen belaufen; denn: jeder deutsche Binnenhafen berechnet sich einen Aktionsradius, eine Interessensphäre von 250—300 km, was einen Aktionsdurchmesser von 500—600 km ergibt. Die weitesten Entfernungen in unserem deutschen Vaterlande sind 1000—1200 km. Die vorgeschobensten Umschlagpunkte mögen Kehl, Regensburg, Duisburg, Dresden, Cosel, Stettin (von Ostpreußen soll abgesehen werden), Hamburg, Zentrale aber Hannover, Magdeburg, Berlin, Mannheim, Köln, Frankfurt, Aschaffenburg sein. Was bleibt vom Deutschen Reiche hiernach als Terrain außerhalb nicht einer, sondern außerhalb von gleichzeitig so und soviel Binnenumschlagssphären übrig? Die allgemeine Binnenumschlagstarifierung bedeutet die grundsätzliche Abgabe allen Eisenbahnverkehrs nach Durchführung von höchstens 200 km. Da heute die Entfernung, auf die die Reichsbahn ihre Güter transportiert, durchschnittlich schon 150 km beträgt, mag ermessen werden, auf welchen Betrag, wenn das Maximum der Entfernung auf 200 km sinkt, das Gesamtaufkommen aus dem 56 Milliarden t/km betragenden Güterverkehr der Reichsbahn, das zurzeit 2 867 Mill. beträgt, bei einer Durchschnittseinnahme von 4,7 Pf. pro t/km heruntersinken würde.

So ist die sachliche Situation. Nun hat Dr. Arnecke au dem Bestreben heraus, versöhnlichen Geistes vorwärts z kommen (so, wie es dankenswerter Weise seine gesamte Ausführungen charakterisiert) vorgeschlagen, in gemischte Organisation, in einer Art gemeinsamen tarifpolitische Parlaments der beiden Verkehrsmittel, Binnenschiffahrt un Wasserstraßen, zu prozedieren. — Es handelt sich hierb also um einen Vorschlag, hinsichtlich der Form, durch de Dr. Arnecke die bestehenden sachlichen Schwierigkeite ausräumen will. Nun ist vom Standpunkt des Eisenbahne zunächst zu sagen, technische Schwierigkeiten der Zusamme arbeit zwischen Binnenschiffahrt und Eisenbahn bestehe überhaupt wohl nicht. Beweis: der 195 Seiten starke Dona umschlagstarif der Reichsbahn; die früheren badischen us Binnenumschlagstarife. Wenn die Corperation für di Reichsbahn zweckmäßig erscheint, wenn sie auf ihre Koste auch nur einigermaßen zu kommen hoffen kann, dann wi sie gern auch das andere Glied der Volkswirtschaft, di Binnenschiffahrt, zu befruchten suchen. Fast wörtlich so ha ja auch der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Ge sellschaft im Juli v. J. entschieden, und auf dieser Bas sind dann nicht nur 7 schon bestehende Binnenumschlag tarife in ihren Sätzen weiter gedrückt, sondern auch 8 neu Umschlagstarife geschaffen worden. Abgesehen von de Kohlentarif 6u, der allein schon der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft 4¾ Millionen Jahresausfall bringt, sind noc mals für 4 Millionen Frachtnachlässe in den übrigen Binne umschlagtarifen gewährt worden, für die noch durchaus nic in allen Fällen zwischenzeitlich ein Erfolgsnachweis geführ ist, daß dem Frachtnachlaß ein durch Verkehrsvermehrun entsprechender Gewinn gegenübergestanden hätte. — Di zugunsten Mannheims bestehenden 44er Tarife figurieren i der Liste übrigens allein mit knapp 1 Million, d. h. mit ge nau dem gleichen Betrage, mit dem der gesamte Dona umschlagstarif angesetzt ist. Von den 5 eigentlichen Wasse umschlagsgütern Kohle, Erz, Stein, Kali und Salz, sind di beiden letzteren heute bereits absolut paritätisch, d. h. i der Wirkung sogar günstiger behandelt als die deutsche Seehäfen. Die beiden in Betracht kommenden Tarife AT 4 und 41 repräsentieren in ihren Frachtnachlässen wiederu über 1 Million, und der speziell das schwäbische Salz nac dem Rhein führende 44a macht über 10% dieses Frachtnach lasses aus. Da die Erzbezieher auf Grund des seit 1914 s generös ausgebauten westdeutschen Wasserstraßennetzes s gut wie sämtlich entweder an oder in allernächster Näh von der Wasserstraße liegen, bleibt hinsichtlich Erze für di Reichsbahn wirklich nichts zu tun übrig, sintemalen sie heut schon im Westen kaum mehr Erzverkehr fährt. Für Kohl kann ein weiteres Bedürfnis über den A. T. 6u hinaus nic zugestanden werden. Die Riesendebatten über diesen Punk sollen hier nicht erneut aufgerollt werden. Bleiben als Steine, hinsichtlich deren die Reichsbahn gern auf die fü sie höchst unlohnenden Transporte bei heutigem Tarif ver zichten würde, von denen aber dahingestellt bleiben mag ob die Wasserstraße sie der Reichsbahn abzunehmen selbs sich bereit finden würde. Mit anderen Worten: als gebende Teil würde die Reichsbahn in das neue Tarifkollegium nu verhältnismäßig selten einziehen können.

Ihrerseits Forderungen zu stellen, würde allerdings nac der Auffassung so manchen Eisenbahners mehr Anlaß fü die Reichsbahn vorliegen. Die Staffeltarife werden imme ganz allgemein von der Binnenschiffahrt gegen die Reichs bahn ins Feld geführt. Es wird darauf hingewiesen, daß au weitere Entfernungen der Gütertransport auf der Eisenbah durch die Staffel stark begünstigt wird. Diese Wirkung de sogen. vertikalen Staffel kann nur mit äußerster Vorsich in verhältnismäßig sehr wenig Fällen zugegeben werden Erst jüngst hat eine sehr autoritativ zusammengesetzte Ex pertenkonferenz zu dem Ergebnis geführt, daß bis etwa 70 kn Entfernung zum Binnenumschlagplatz schon bei der heutigen

Tariflage bei den mittleren in Deutschland in Betracht kommenden Gesamttransportentfernungen (etwa 300—350 km) der Binnenumschlag gegenüber der direkten Eisenbahnverfrachtung überlegenen Anreiz bietet. Andererseits aber muß der Eisenbahner doch stark betonen, daß die gleichzeitig mit der vertikalen eingeführte horizontale Staffelung der Binnenschiffahrt außerordentlich genutzt, ihr gerade hochwertige, verdienstbringende Transporte in die Arme geführt hat. Gegenüber dem Friedensstande ist Klasse A auf die für die Tarifbildung maßgebende Entfernung von 200 km um 82, die Klasse B um 53, die Klasse C um 63, die Klasse D um 60, die Klassen E und F aber nur um 48 bezw. 21% erhöht. Die verhältnismäßig starke Steigerung der hohen Klassen hat hier die Abwanderung auf die Schiffahrt, z. B. bei Kupfer, aber auch bei vielen anderen Gütern besonders begünstigt. Wie das ganze Staffeltarifsystem, so ist auch die horizontale Staffel weniger aus eisenbahnfiskalischen als aus den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen (die weit entfernter gelegenen Teile des Reichsgebietes näher an das Zentrum heranzuführen, die billigen Güter zu schonen, lieber die teureren härter durch die unvermeidlichen Tariferhöhungen zu treffen) diktiert gewesen. Tatsächlich hat sich diese Form der Staffelung nun aber nicht etwa nur als allgemeines volkswirtschaftliches bene, sondern als die Grundlage, auf der ganz neue, modernere Binnenschiffahrtstransportspezies ausgebildet wurden, erwiesen. Könnte schon sein, daß die Reichsbahn für diese ihr ohne ihr Verschulden erwachsenden Schäden vor einem gemischten Tarifkollegium Recht suchte; mindestens dann, wenn sie auch ihrerseits vor solchem Kollegium in Anspruch genommen werden sollte. Schön wäre das nicht, und gerade in solchem Verfahren würde man vielleicht am ersten dann wieder dahin kommen, wo Dr. Arnecke die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft so gar nicht sehen möchte, nämlich auf dem Punkte, daß die Reichsbahn auf „Advokaten-Kniffe", auf „diplomatische Spitzfindigkeiten" abkäme, „innerlich immer ablehnender, ja virtuos in der Ablehnung" würde. Es kommt hinzu, daß es der Reichsbahn heute zwar an viel, an Beratern aber zum wenigsten gebricht. Schon in den Aufsichtsinstanzen der deutschen wie der internationalen Seite sind außerordentlich erfahrene Fachleute vertreten. Aeußerst dankenswert aber stellen sich auch alle Korporationen der Industrie und der übrigen Wirtschaft ständig der Reichsbahn zur Beratung zur Verfügung. Es kann wohl gesagt werden, daß kaum eine Tarifmaßnahme seitens der Reichsbahn erlassen wird, ohne daß nicht außenstehende berufene Köpfe oder Körperschaften hierzu früher oder später gehört worden sind. Die Herren des Reichsverkehrsministeriums insbesondere werden heute zu allen, den Wasserstraßenverkehr bedeutsam interessierenden Tarifmaßnahmen der Reichsbahn zugezogen, d. h. es wird lediglich im Benehmen mit ihnen zu neuen Maßnahmen geschritten. Reichseisenbahnrat, Landeseisenbahnräte, Reichswasserstraßenbeirat, Bezirkswasserstraßenbeiräte bilden die gegebenen Organe, durch die die Vertreter der Binnenschiffahrt ihrerseits zu Worte kommen. Sie in dem von Dr. Arnecke vorgeschlagenen Tarifkollegium allein zu hören, ohne auch noch Vertreter der Volkswirtschaft im allgemeinen (deren Interessen sich eben doch durchaus nicht mit denen der Binnenschiffahrt im Einzelfall zu decken brauchen) dort zuzuziehen, würde zweifellos eine gewisse Einseitigkeit oder Unausgeglichenheit des Kollegiums bedeuten, die von vornherein unbedingt vermieden werden müßte. Damit aber würde das Komitee wiederum um verschiedene Köpfe erweitert und sich alsdann nach der Kopfzahl kaum mehr von dem Ausschusse eines Landeseisenbahnrates usw. unterscheiden. Ist dem aber so, so bleibt es schon besser bei den Landeseisenbahnräten, und zwar nicht zuletzt auch aus dem Grunde, weil die außerordentlich umfangreichen Untersuchungen über die Binnenumschlagstariffrage in nunmehr 1½ Jahren mindestens das eine Resultat mit absoluter Sicherheit und Einstimmigkeit auf allen Seiten ergeben haben, daß eines sich nicht für alle schickt, daß jeder Strom nach seiner Eigenart, nach seinen Leistungen und nach seiner Verkehrsbedeutung gewürdigt und betrachtet werden muß. Das Zusammenarbeiten in diesen jetzt bald 1½ Jahre des Bestehens der Reichsbahn-Gesellschaft zwischen ihr und allen Befürwortern erweiterter Wasserstraßenpolitik hat auch tatsächlich noch in keinem einzigen Falle zu einem persönlichen Mißton geführt, der zu der Annahme berechtigte, in der formellen Behandlung sei irgend etwas nicht zum besten bestellt. Die Schwierigkeiten liegen auf sachlichem Gbiet; durch Schaffung neuer Organe werden sie nicht beseitigt werden können; und zum letzten Ende liegen sie auch auf tatsächlichem Gebiet: Einmal ist zu wenig Verkehr im ganzen deutschen Reiche da für die sämtlichen, sich fortwährend noch mehr und mehr entwickelnden Verkehrsunternehmungen; und zum andern besteht auch technisch eine ganz erhebliche Disharmonie zwischen Schiffahrtbetrieb und Eisenbahnbetrieb (sie wurde eingangs behandelt), und deswegen ist das einzige Mittel, um alle diese Schwierigkeiten zu überwinden, doch schließlich immer wieder das eine große Arcanum, das Deutschland überhaupt wieder hochführen muß: Arbeit. Arbeit an der technischen Vervollkommnung der beiderseitigen Apparate, die bei Höchstentwicklung auch zu einer gewissen technischen Angleichung führen muß, da beide dasselbe Ziel, nämlich gleichmäßige, schnelle, sichere Beförderung, haben; und Arbeit ganz allgemein im Dienste des deutschen Volkes, denn nur gewaltige Arbeit kann die gewaltigen Gütermengen und Reichtümer erzeugen, die erforderlich sind, um mit ihrer Bewegung wieder aufzufüllen den zum guten Teil heute blutlos gewordenen Körper unseres gesamten deutschen Verkehrslebens.

Binnenschiffahrt und Schiffahrtsabgaben

Von Syndikus Erich Schreiber, Berlin.

Nachstehende Abhandlung lehnt sich an einen vom Verfasser am 23. 2. 26 im Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. in Berlin bei Anwesenheit von Vertretern der Regierung zu Potsdam (Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen), des Polizeipräsidiums zu Berlin (Verwaltung der Berliner Wasserstraßen), des Wasserbauamtes Berlin und der am Verkehr der märkischen Wasserstraßen interessierten Industrie- und Handelskammern und Schiffahrtsverbände gehaltenen Vortrag an.

Der Engländer Thomas Wikes, der im Jahre 1260 im Gefolge Richards von Cornvallis nach Deutschland kam, weiß in seinen Reisebriefen viel zu erzählen von dem überspannten Fiskalismus des deutschen Zoll- und Gefällwesens der damaligen Zeit, in der die Reichsgewalt durch die italienische Politik von den deutschen Angelegenheiten abgezogen war und jeder Herrscher der ungezählten Territorien auf eigene Faust sich Zoll-, Gefäll- und Stapelrechte anmaßte, in einem Umfange, daß Handel und Wandel fast zum Erliegen kamen.

Literatur: Prof. Dr. Hermann Schuhmacher: „Zur Frage der Schiffahrtsabgaben". 1901.
Max Peters: „Schiffahrtsabgaben". I—III. 1906/08.
Prof. Dr. Mayer: „Schiffahrtsabgaben. Kritische Bemerkungen zum Entwurf eines Reichsgesetzes, die Erhebung von Schiffahrtsabgaben betreffend". 1910
Dr. Freimark: „Zur Frage der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den natürlichen Wasserstraßen". (Z. f. B. 1911).
Dr. Grotewold: „Schiffahrtskosten". (Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben. II.) 1921.
Oskar Teubert: „Die Binnenschiffahrt", Bd. 2, 6. Teil. 1918.

Kein Wunder, daß der Dichter des 15. Jahrhunderts seine Wünsche in dem Ausrufe zusammenfaßte:

„Hätt ich den Zol von dem Rein
Wer möchte mir gelich sein?"

Die Praxis der mittelalterlichen Zollerhebung wurde zu einem Dauerzustande der Finanzwirtschaft bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts. Die Einnahmen aus den Schiffahrtsgefällen wurden ebenso wie die Erträge anderer Binnenzölle zu staatlichen Zwecken verbraucht, aber nur in seltenen Fällen und recht bescheidenem Umfange zur Unterhaltung der Wasserstraßen — mit einem Wort: Die Flußzölle waren nichts anderes als willkürlich auferlegte Verkehrssteuern.

So ist es nicht erstaunlich, daß bei den Verhandlungen über die Abschaffung der Flußzölle in Rastatt (1798) und auf dem Wiener Kongreß die deutschen Uferstaaten erklärten, ohne diese Einnahmen nicht auskommen zu können.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts drängten aber die Verhältnisse im Zollwesen auf allen Seiten gebieterisch zu einer Reform. Und wenn auch die „Errichtung gleichmäßig geordneter Grenzzölle überall als ein vermessenes Wagnis galt", wenn auch Berlin die Reform „für gewagt und schwierig hielt", Magdeburg insbesondere die Voraussicht eines Defizits schreckte und Küstrin „mit wahrem inneren Leidwesen so viel Widerspruch in konkreto gegen ein abstractum entdeckte, welches für sich so unumstößlich ist", ließ sich Friedrich Wilhelm III. nicht beirren. Am 26. 12. 1805 wurde das Edikt unterzeichnet, in dem der preußische König vor seinem Volke erklärte, daß er sich von der Notwendigkeit überzeugt habe, „den inneren Verkehr von verschiedenen denselben belastenden Land-Binnenzöllen und von den bei dem Uebergang von einer Provinz in die andere zu entrichtenden Landzöllen zu befreien", sowie wie es weiter heißt: „zur Beförderung des inneren Landesverkehrs und Erleichterung des gesamten Publikums die Abgaben bei den in der Kurmark und im Magdeburgischen angelegten Kanälen, besonders im Finow-Kanal, zu ermäßigen". Allerdings dauerte es bis zum Jahre 1818, bis sich dieser Reformgedanke auch in der Praxis nur einigermaßen durchsetzen konnte.

Die Jahre 1805 bis 1818 brachten mit der Einführung von Grenzzöllen die Aufhebung der preußischen Flußzölle. Alle Kosten für die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen wurden von nun an aus Staatsmitteln gedeckt. An den gemeinschaftlichen Strömen Rhein, Weser, Elbe, Donau usw. waren nach dem Abschluß der Schiffahrtsakte die anderen Uferstaaten zwar genötigt, die Unterhaltungs- und Verbesserungsarbeiten ebenfalls auf Staatskosten ausführen zu lassen, doch zeigten sich die kleineren Staaten sehr zurückhaltend und verbrauchten die ihnen aus den Grenzzöllen zufließenden Einnahmen zu anderen Zwecken. Dem auf den Druck der öffentlichen Meinung zurückzuführenden Drängen der größeren Staaten auf Beschleunigung der Strombauten begegneten sie regelmäßig mit lebhaftem Protest.

Bei diesem Wirrwarr auf dem Gebiete der Flußzölle hielt es die Frankfurter Nationalversammlung für geboten, in dem Entwurf der neuen Reichsverfassung auch ein einheitliches Recht für die Verwaltung der Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben zu schaffen und bestimmte in § 24, daß die Reichsgewalt das Recht der Gesetzgebung und die Oberaufsicht über die gemeinschaftlichen Wasserstraßen haben sollte, in § 25, daß alle deutschen Flüsse für die deutsche Schiffahrt von Flußzöllen frei sein sollten. Nach § 26 der Reichsverfassung sollten die Hafen-, Schleusen- und dergl. Gebühren, „die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nötigen Kosten nicht übersteigen dürfen". Der von dem Reichshandelsminister vorgelegte Gesetzentwurf über die Aufhebung der Flußzölle und ihre Ausgleichung, d. h. die vom Reich zu zahlende Entschädigung, wurde gegen eine starke Minderheit in der Nationalversammlung, gegen den lebhaften Widerspruch der Oeffentlichkeit und den fast einmütigen Einspruch der deutschen Regierungen, die an Stelle der Zölle die Einführung von Wasserwege-Geldern (Befahrungsabgaben) wünschten, angenommen.

Das Schicksal des 48er Verfassungs-Entwurfs ist bekannt. In den 50er und 60er Jahren stand die preußische Regierung einer Beseitigung der Schiffahrtsabgaben auf den freien Strömen nicht ablehnend gegenüber — im Gegensatz zu der Mehrheit im Landtage, der sich wiederholt gegen eine vollständige Abgabenfreiheit des Rheins und der Elbe aussprach. So sehen wir im Jahre 1862 das eigenartige Schauspiel, daß die an der Oderschiffahrt beteiligten Provinzial-Landtage und Handelskammern zur Beschleunigung eines genügenden Ausbaues der Oder-Wasserstraße den Antrag auf Einführung einer Befahrungs-Abgabe stellen — der Antrag wird natürlich vom Abgeordnetenhaus der Staatsregierung wohlwollend zur Berücksichtigung überwiesen — die Regierung lehnt aber den Vorschlag ab, mit der bemerkenswerten Begründung, daß die Einführung einer Schiffahrtsabgabe auch auf der für die Schiffahrt regulierten Oder „den bisher konsequent befolgten Grundsätzen der preußischen Verwaltung widersprechen würde, die nach freier Schiffahrt auf öffentlichen Strömen strebt und es sich mit Erfolg hat angelegen sein lassen, auf eine allmähliche H e r a b s e t z u n g der bestehenden F l u ß z ö l l e hinzuwirken, wo der A b s c h a f f u n g derselben vertragsmäßige Hindernisse entgegen stehen".

Es sind nicht zuletzt wirtschaftliche Momente gewesen, die „zu der Konsequenz der von der preußischen Verwaltung befolgten Grundsätze" geführt haben; schon zu Ende der 40er Jahre war mehrfach die Stellungnahme für die Aufhebung aller Flußzölle mit einem Hinweis auf die Eisenbahnen gebründet worden, mit dem Hinweis, daß das Geschäftsinteresse der immer mächtiger werdenden Privatbahnen eine einseitige Tarifpolitik nach dem Gesichtspunkte des vermutlichen höchstmöglichen Gewinnes unter Außerachtlassung der großen allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen befürchten lasse. Aus diesem Grunde erschien, wie Professor Schuhmacher in seinem bekannten Werke weiterhin darlegt, die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben — wie es auch in anderen Ländern mit Privatbahnen, insbesondere in Frankreich und den Vereinigten Staaten geschehen ist — als ein Korrektiv gegen eine zu rücksichtslos auf Gewinn ausgehende Tarifpolitik der privaten Eisenbahn-Gesellschaften.

So finden wir auch in den im Jahre 1866 zwischen Preußen einerseits, Baden, Bayern und Hessen andererseits abgeschlossenen Friedensverträgen die vollständige Aufhebung der Rhein- und Mainzölle, so ist es auch nicht verwunderlich, daß in der Verfassung des Norddeutschen Bundes der aus Delbrück's Feder stammende Passus Aufnahme fand, der 1871 unverändert als Artikel 54, Absatz 4 in die Verfassung des Deutschen Reiches überging und der in der Folgezeit bis zum heutigen Tage der Zankapfel so vieler juristisch-doctrinärer Dispute geworden ist:

> „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen."

Mit dem 1. Januar 1867 verschwanden sodann die Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein und der preußischen Mainstrecke, noch im gleichen Jahre stellten auch Hessen und Baden die Erhebung der Main-Zölle ein. Bayern war bereits vorausgegangen. Auf der Elbe brachte erst das Jahr 1870 mit dem Staatsvertrag vom 22. Juni 1870 (zwischen dem Norddeutschen Bund und Oesterreich) die Einstellung der Elbzoll-Erhebung, nachdem noch kurz vorher — eben bei Beratung dieses Staatsvertrages — im Deutschen Reichstag einem Antrag

auf Ersatz der Zölle durch eine die Kosten und Unterhaltung und gewöhnliche Herstellung der Anstalten und Anlagen für die Elbeschiffahrt nicht übersteigende Abgabe durch den Bundesrats-Vertreter, Eisenbahnminister Delbrück, ausdrücklich mit dem Hinweis begegnet worden war, daß „die Bundesverfassung in Artikel 54 ausdrücklich die Erhebung von Schiffahrtabgaben, wie sie hier ins Auge gefaßt seien, nicht gestatte."

Damit waren die Flußzölle in Deutschland als Befahrungs-Abgaben für die natürlichen Wasserstraßen aufgehoben.

Der Uebergang der Schiffahrtsabgaben-Verwaltung vom preußischen Finanzministerium auf das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten (im Jahre 1895) brachte sonderbarerweise das Bestreben, möglichst hohe Einnahmen aus den Abgaben zu erzielen, oder, wie der in der Schiffahrtabgaben-Literatur oft zitierte Staatssekretär Peters sich ausdrückte, „die finanzielle Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrtswege zu erhöhen". Die Tarife wurden heraufgesetzt, aufgehobene Abgaben wieder eingeführt, „Luftschleusen" errichtet — kurz und gut — der Kampf um die Wiedereinführung von Abgaben auf den offenen Strömen warf bereits seine Schatten voraus, der Kampf, in dem sich schließlich Preußen über die in der Reichsverfassung gewährleistete Abgabenfreiheit der natürlichen Wasserstraßen hinwegsetzte und in dem Gesetz vom 1. 4. 1905 den Grundsatz aufstellte, daß auf den im Interesse der Schiffahrt regulierten Flüssen Schiffahrtsabgaben zu erheben seien. Die sich überstürzenden Gutachten namhafter Autoritäten des Staatsrechtes und der Volkswirtschaft, die samt und sonders sich im Gegensatz zu der preußischen Regierung stellten — nicht zuletzt auch das abweichende Gutachten des Reichs-Justizamtes — mögen die preußische Regierung zu der Erkenntnis geführt haben, daß ohne reichsgesetzliches Eingreifen das erstrebte Ziel nicht zu erreichen sei. Unter dem Druck der wachsenden Verstimmung einiger süddeutscher Staaten gegen Preußen brachte dessen Regierung im Jahre 1909 einen entsprechenden Gesetzentwurf im Reichstag ein, in dem dem Artikel 54 der Reichsverfassung eine neue Form gegeben wurde, wonach „für alle Anstalten, Werke oder Einrichtungen, die den Verkehr erleichtern, Abgaben erhoben werden dürfen". Mehr als 2 Jahre dauerte es, bis der Entwurf Gesetz wurde, erst am 24. 12. 1911 konnte das denkwürdige „Gesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Einführung von Schiffahrtsabgaben" nach fast vollständiger Umarbeitung verabschiedet werden. Nach Artikel 1 dieses Gesetzes „dürfen auf natürlichen Wasserstraßen nur für solche Anstalten (Werke und Einrichtungen) Abgaben erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Sie dürfen bei staatlichen und kommunalen Anstalten die zur Herstellung und Erhaltung erforderlichen Kosten nicht überschreiten. Die Herstellungs- und Erhaltungskosten für Anstalten, die nicht nur zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke und Interessen bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen Anteil durch Schiffahrtsabgaben aufgebracht werden. Als Kosten der Herstellung gelten die Zinsen und Tilgungsbeträge für die aufgenommenen Kapitalien. Diese Vorschriften finden auch Anwendung auf die Abgaben, die für künstliche Wasserstraßen und für Anstalten an solchen und in Häfen erhoben werden. Der Bemessung der Befahrungsabgaben können im Bereiche der Binnenschiffahrt die Gesamtkosten für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Wasserstraßennetz zugrunde gelegt werden." Diese Bestimmungen finden wir fast wörtlich wieder in Artikel 99, Abs. 1 bis 2 der Reichsverfassung vom 11. August.

Für die im Gesetz näher bezeichneten natürlichen Wasserstraßen in den Stromgebieten des Rheins, der Weser und der Elbe bilden die beteiligten Staaten einen Strombauverband zur Aufbringung von Mitteln für die Verbesserung und Unterhaltung dieser Wasserstraßen im Interesse der Binnenschiffahrt. Diese Bestimmungen über die Finanzierung der Verkehrsverbesserungen durch Schiffahrtsabgaben in den Bezirken der drei Strombauverbände sind für das Wesergebiet alsbald in Kraft gesetzt worden. Zu einer Abgabenerhebung auf dem Rhein und der Elbe waren aber entsprechende Vereinbarungen mit den beteiligten nichtdeutschen Anliegerstaaten (Niederlande, Schweiz, Tschecho-Slowakei) notwendig.

Erst vor einigen Tagen hat aber der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne bei der Beratung des Haushaltes des Reichsverkehrsministeriums (am 13. 2. 1926) ausgeführt, daß die Gerüchte, die zur Zeit die Binnenschiffahrt der freien Ströme wieder beunruhigen und wonach die fremden Staaten auf Abgabeneinführung auf den freien deutschen Strömen drängten, haltlos seien und darauf hingewiesen, daß die Reichsregierung im Gegenteil bei der Gegenseite stets auf die Idee stoße, möglichst abgabefreie Ströme zu haben. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne führt hier wörtlich weiter aus: „und zwar aus dem Grunde, weil in den Schiffahrtsausschüssen Herren vom Auslande sitzen, welche die Binnenwasserstraßen eigentlich wenig von den Meeresstraßen unterscheiden und denen der Gedanke, daß die Schiffahrt völlig frei sein müsse, sehr nahe liegt. Es ist nur eine Möglichkeit vorhanden, speziell bei der Elbe, weil in der Elbe-Akte, der einzigen, die fertig ist, steht, daß die Elb-Kommission sich Einnahmequellen verschaffen darf, um ihre Ausgaben zu decken. Die Reichsregierung hat sich aber sehr heftig gegen eine Auswirkung dieser Bestimmung gesträubt und es sieht bis jetzt nicht so aus, als ob daraus irgendwelche Befürchtungen zu ziehen wären."

Soweit die Rechtslage der Schiffahrtsabgaben auf den freien Strömen. Ich habe in meinen bisherigen Darlegungen, besonders bei dem historischen Rückblick, auch bereits die Abgabenfrage für die künstlichen Wasserstraßen gestreift, kann mich also nunmehr kürzer fassen.

Für die Kanäle wurden durch die Verordnung Friedrich Wilhelm III. von 1816 die Schiffahrtsabgaben nicht aufgehoben, sondern nur in ein tarifarisch festgelegtes „Schiffsgefäßgeld" umgewandelt, das nur zum Unterhalt der Kanäle verwandt werden durfte. Die drückend empfundene Höhe der Abgaben bestimmte im Jahre 1842 den preußischen Finanzminister zu einer Herabsetzung des Tarifes. Trotzdem ging der Schiffahrtsverkehr — im Wettbewerb mit der Eisenbahn — im Laufe der folgenden 20 Jahre zurück und litt besonders im Gebiet der märkischen Wasserstraßen unter der Besteuerung durch die hohen Abgaben. Der Tarif wurde deshalb im Jahre 1862 wesentlich herabgesetzt und im Jahre 1867 nochmals um ein Viertel der Sätze vermindert, um den unter den stetig sinkenden Frachten notleidenden Schiffern zu helfen. Mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen änderte sich sodann die Ansicht der preußischen Regierung über die Schiffahrtsabgaben; die Begründung zu der Gesetzesvorlage von 1870, mit der eine Summe von mehreren Millionen Mark zur Verbesserung einiger märkischen Wasserstraßen vom Landtag verlangt wurde, besagte ausdrücklich, daß die Erhöhung des bestehenden Tarifes um ein Drittel nicht nur die Kosten der Unterhaltung, sondern auch die landesübliche Verzinsung des Anlagekapitals decken solle. Die Erhöhung wurde auch tatsächlich im Jahre 1892 nach Fertigstellung der fraglichen Bauten eingeführt.

In staatsrechtlicher Hinsicht gründen sich die heutigen Schifahrtsabgaben für die künstlichen Wasserstraßen auf Artikel 99 der Reichsverfassung. Danach dürfen auf künstlichen Wasserstraßen — ebenso wie auf natürlichen — Abgaben nur für solche Werke, Einrichtungen und sonstige Anstalten erhoben werden, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind. Die Abgaben dürfen die zur Herstellung und Unterhaltung erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten für An-

stalten, die nicht ausschließlich zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch zur Förderung anderer Zwecke bestimmt sind, dürfen nur zu einem verhältnismäßigen Anteil durch Schiffahrtsabgaben aufgebracht werden. Als Herstellungskosten gelten die Zinsen und Tilgungsbeträge für die aufgewandten Mittel. Für die Bemessung der Befahrungsabgaben können die Gesamtkosten einer Wasserstraße, eines Stromgebiets, oder eines Wasserstraßennetzes zugrunde gelegt werden.

Die Reichsverfassung gibt also der Verwaltung der Wasserstraßen das *Recht*, Schiffahrtsabgaben in dem in Artikel 99 gespannten Rahmen zu erheben; wohlgemerkt, die Wasserstraßenverwaltung ist *berechtigt*, Abgaben zu erheben für solche Werke, Einrichtungen und Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, soweit die Summe der Abgaben, die zur Herstellung und Unterhaltung einer Wasserstraße, eines Stromgebietes, oder eines Wasserstraßennetzes notwendigen Kosten nicht übersteigt. Der Gesetzgeber war aber weise genug, die Wasserstraßenverwaltung zur Abgabenerhebung nicht zu *verpflichten*. Daraus folgt, daß die Erhebung von Abgaben bezw. die Erhebung von Abgaben in einer bestimmten Höhe nur dann verantwortet werden kann, wenn die Schiffahrt tatsächlich in der Lage ist, aus den Nutzungen, die sie aus der Wasserstraße zieht, eine entsprechende Quote dem Erbauer und Verwalter der Straße abzutreten.

Die Idee einer vollständigen Abgabenfreiheit auf der künstlichen Wasserstraße ist absolut nicht so absurd, wie sie vielleicht dem befangenen Betrachter erscheinen möchte. Die von der Freihandelsschule stets vertretene Lehre läßt sich im Gegenteil sehr wohl verteidigen. Ein Mittelding zwischen den gewöhnlichen Landstraßen und den Eisenbahnen, können zwar die künstlichen Wasserstraßen nicht so allgemein im Lande verbreitet sein, um überall die Grundlage des Verkehrs zu bilden, doch ist auch der Verkehr auf den künstlichen Wasserstraßen mit einer der stärksten Hebel wirtschaftlichen Fortschritts, den der Staat um seiner selbst willen auf alle und jede Weise fördern muß. Die Wasserstraßen erleichtern den Güterverkehr in hervorragendem Maße, sie haben, um mit dem bekannten Nationalökonomen Prof. *Conrad* zu sprechen, eine weit tiefergehende Wirkung auf die ganze Produktion, sodaß ihr befruchtender Einfluß sich ungleich weiter erstreckt. Das ist namentlich der Fall, wenn die Kanäle ausschließlich oder überwiegend dazu dienen, natürliche Wasserstraßen miteinander zu verbinden und dadurch leistungsfähiger zu machen. — Der gegnerische Einwand, daß der Staat keine Aufwendungen einzig und allein einer Bevölkerungsgruppe — also hier den Verkehrstreibenden — zuliebe machen könne und nicht berechtigt sei, das Geld der nichtverkehrstreibenden Steuerzahler für diese Zwecke zu verwenden, ist aus dem Grunde nicht ganz stichhaltig, weil eben jeder Einzelne am Verkehr das allergrößte Interesse hat. Der Verkehr ist nichts anderes als ein Mittel der Gütererzeugung und beeinflußt damit die gesamte Lebenshaltung. Es kann somit füglich nicht bestritten werden, daß die Gesamtheit der Wirtschaft einen Vorteil aus den künstlichen Wasserstraßen zieht, es läßt sich daher auch sehr wohl rechtfertigen, einen mehr oder minder großen Teil der Lasten der Staatskasse zu überweisen.

Dieser Gedanke ist erfreulicherweise auch erst in der letzten Zeit im Reichstag bei der Beratung des Verkehrsetats zum Ausdruck gekommen und zwar, wie ich ausdrücklich feststellen möchte, nicht allein von reinen Vertretern der Binnenschiffahrt. Es wurde — ohne Widerspruch des Hohen Hauses — ausgeführt, daß es nicht unbedingt erforderlich sei, daß die Wasserstraßen sich selbst tragen, daß es vielmehr auch Zeiten geben könne, wo man von diesen Prinzipien abweichen müsse. Es sei gänzlich unmöglich, unentwegt das Ziel zu verfolgen: Jede Wasserstraße muß sich verzinsen. Man müsse hier einmal ein Auge zudrücken und sagen: Bei einem Etat von etwa 180 Millionen kann man auch einmal eine oder zwei Millionen auf dem Konto der Rentabilität der Wasserstraßen streichen.

Die Frage des Abgeordneten *Engberding*, warum denn ausgerechnet ein Reichsunternehmen unter allen Umständen sich rentieren müsse, wo so viele Privatunternehmungen kaum noch leben können, erscheint mir sehr bemerkenswert, und der Abgeordnete Dr. *Heuss* hat m. E. den Nagel auf dem Kopf getroffen, wenn er unter Bezugnahme gerade auf die künstlichen Wasserstraßen sagt:„ Es liegt in der Natur aller Verkehrsunternehmungen, daß die Rentabilität außerhalb einer buchmäßigen Abrechnung in der Auswirkung der gesamt-volkswirtschaftlichen Produktivität steht".

Ein weiterer Umstand darf bei Betrachtung dieser Frage nicht außer Acht gelassen werden. Die Berechtigung der Abgabenerhebung wurde in der Theorie — ich verweise vor allem auf die bekannte „Politische Oekonomie" Philippovich's — bislang nicht zuletzt damit begründet, daß es ein merkwürdiger Zustand wäre, wenn der Staat Wasserstraßen subventionierte, damit ihm auf diesen private Transportunternehmungen eine den Ertrag seiner Bahnen schmälernde Konkurrenz bereiten. Dieses Argument dürfte heute nicht mehr, jedenfalls nicht in vollem Umfange stichhaltig sein. Sie alle wissen, daß die Tarifpolitik der Eisenbahn aus hier nicht näher zu erörternden Gründen nicht immer vom deutschem volkswirtschaftlichen Interesse diktiert wird. Es dürfte auch bekannt sein, daß der Berichterstatter bei der zweiten Beratung des Reichshaushaltsplanes für 1926 von einer „fiskalischen" Tarifpolitik der Reichsbahn gesprochen hat. Unbestritten ist die Deutsche Reichsbahn deutsches Eigentum. Ebenso unbestritten aber wurde im Reichstag von dem Berichterstatter Dr. *Quaatz* das Menetekel verkündet: Das Aufsichtsrecht des Reiches ist ein Messer ohne Heft und Klinge.

Es sollte doch zu denken geben, daß ausnahmslos in den Ländern *grundsätzliche* Abgabenfreiheit besteht, in denen das Eisenbahnnetz ganz oder überwiegend sich in privatem Besitz befindet, so in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, seit 1880 auch in Frankreich, seit 1900 in Holland.

Wie steht es in Deutschland? Wir sehen, daß das Reich grundsätzlich überall da von seiner in Artikel 99 der Reichsverfassung verfassungsrechtlich eingeräumten Befugnis Gebrauch macht, wo ihm ein solches Recht nicht genommen ist, — allerdings in ganz verschiedenem Ausmaße. Wenn man die interessanten Berichte über die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung in den Jahren 1921 bis 1925 verfolgt, insbesondere soweit sie das Tema der Schiffahrtsabgaben behandeln, so sieht man, daß einzig und allein die märkischen Wasserstraßen die Kosten für Unterhaltung, Verwaltung und Betrieb selbst decken, auch noch eine gewisse Verzinsung des Anlagewertes bieten. Alle übrigen künstlichen Wasserstraßen sind Zuschuß-Gebiete, und der Schiffer des Rheins und der Oder, des Mains und der Weser sieht wohl mit neidischem Blick auf die wohlhabende Mark, den weißen Raben.

Wenn man über die höchstzulässige Abgabenhöhe diskutieren will, so ist von vornherein zu unterscheiden zwischen den durch Gesetz oder Verfassung gezogenen und den staatswirtschaftlichen Grenzen. Die *staatsrechtlichen* Grenzen sind verfassungsmäßig niedergelegt, wenn ihre Innehaltung auch in der Praxis manche Schwierigkeiten bieten mag. Immerhin würde es von Interesse sein zu erfahren, inwieweit im Bereiche der märkischen Wasserstraßen die rentenberechtigten Werke, Einrichtungen und sonstigen Anstalten zur Erleichterung des Verkehrs, inwieweit sie zur Förderung anderer Zwecke bestimmt sind, weiterhin, welcher Prozentsatz der Gesamteinnahmen von der Schiffahrt, welcher Prozentsatz

von sonstiger Seite aufgebracht wird. Des weiteren wäre eine Klärung der Frage erwünscht, inwieweit die rentenberechtigten Anstalten tatsächlich noch belastet sind, d. h. welche Summen faktisch noch zu verzinsen und zu amortisieren sind, da doch angenommen werden darf, daß die Inflation — wie jedem Hypothekenschuldner — so auch dem Fiskus in seiner Eigenschaft als Eigentümer der Wasserstraße zugute gekommen ist.

Erste Pflicht der Verwaltung ist es und muß es sein, auf eine peinlich genaue Innehaltung der verfassungsmäßig gezogenen Grenzen zu achten, und wenn die Interessenten immer wieder den größten Wert darauf gelegt haben, in dieser Hinsicht genau orientiert zu sein, wie die Grenzen gezogen sind, so ist dieses Interesse keineswegs als Mißtrauensvotum gegen die Wasserstraßenverwaltung aufzufassen, sondern auf das vitale Interesse zurückzuführen, das die Schiffahrt bei der drückenden Belastung durch die Abgaben daran hat, im Verein mit der Verwaltung nach einem Ausweg zu suchen.

Ich unterstelle, daß die verfassungsmäßigen Grenzen bei der Abgabenerhebung im Bereiche der märkischen Wasserstraßen peinlich genau eingehalten sind. Damit ist aber noch lange nicht gesagt, daß die Abgabenerhebung in dem heutigen Ausmaße s t a a t s w i r t s c h a f t l i c h berechtigt ist. Hier liegt aber das A und O der ganzen Abgabenfrage.

Nach T e u b e r t ergeben sich die staatswirtschaftlichen Grenzen für die Höhe der Schiffahrtsabgaben allgemein aus den Vorteilen, die die betreffende Wasserstraße tatsächlich dem Schiffahrtsverkehre bietet. Diese These ist ohne Zweifel ebenso richtig, wie sie allgemein gehalten ist. Sie wird aber falsch, wenn sie im konkreten Fall zur Theorie gestempelt wird, daß „die Schiffe die Straße nicht befahren, wenn diese Vorteile kleiner sind als die verlangten Abgaben". Die Verhältnisse liegen doch heute tatsächlich so, daß von einer Rentabilität der Schiffahrtsbetriebe in keiner Weise gesprochen werden kann, daß dabei aber trotzdem — um nur einen Betrieb herauszugreifen — 10 v. H. der gesamten Betriebsausgaben auf die Deckung der Schiffahrtsabgaben entfallen, daß dabei trotzdem die Schiffe fahren, nicht weil der wirtschaftliche Vorteil die Schiffahrt zur Deckung der Abgaben in die Lage versetzt, sondern unter dem Drucke des Selbsterhaltungstriebes, der im Schiffahrtsgewerbe mit seiner jahrtausendalten Geschichte tiefer verankert ist als sonstwo.

Noch steht die Schiffahrt unter der Obhut und Verwaltung des Reiches. Und das Reich ist in der Lage, im Rahmen der bestehenden Gesetze der Schiffahrt den Rücken zu steifen — nicht zuletzt durch eine den staatswirtschaftlichen Erfordernissen angepaßte Abgabenpolitik. Hier ist der Hebel anzusetzen, hier hat die Prüfung des Für und Wider zu beginnen. Auf den westdeutschen Kanälen und den südlichen Wasserstraßen vor allem ist die Abgabenpolitik der Wasserstraßenverwaltung den Bedürfnissen des Schiffahrtsverkehrs ohne Zweifel in beachtenswertem Maße entgegengekommen. Im Bereiche der märkischen Wasserstraßen kam die Abgabenfrage trotz der eifrigsten Bemühungen der Interessenten und trotz der katastrophalen Verhältnisse, die sich bei dem gegenwärtigen System herausgebildet haben — über wohlbegründete Anträge nicht hinaus. Die Regierung knüpfte immer wieder die Prüfung einer Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben an die Bedingung der Beibringung von Gegenüberstellungen zwischen Eisenbahn und Wasserfrachten und ließ sich nicht überzeugen, daß unter den heutigen Verhältnissen derartige Gegenüberstellungen absolut kein Bild für die Wettbewerbslage der beiden Verkehrsinstrumente bieten, — abgesehen davon, daß es bei der Frachtbildung in der Binnenschiffahrt der märkischen Wasserstraßen Standardfrachten, die allein Vergleichspunkte geben würden, so gut wie nicht gibt. Tatsächlich hat die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen der Verschiebung der Wettbewerbslage zwischen Schiene und Wasserweg sowie der als notorisch bekannten katastrophalen Wirtschaftslage der Schiffahrtsbetriebe bis heute noch nicht in ausreichendem Maße Rechnung getragen. Die verschiedenen Detarifierungen bedeuten nur einen Tropfen auf den heißen Stein und der für alle Wasserstraßen im vergangenen Jahre eingeführte Nottarif, der bekanntlich für Lebensmittel eine 10%ige Ermäßigung brachte, war ein Schlag ins Wasser. Man sollte meinen, daß sich ein Lebensmittel-Nottarif vor allem für die Stückgut-Reedereien der Mark günstig hätte auswirken müssen, in Wirklichkeit ist eine Ermäßigung so gut wie nicht in Erscheinung getreten. Ich will Ihnen nur ein Beispiel anführen: Im Monat November machte die 10prozentige Ermäßigung bei einer Eilgut-Reederei, die in diesem Monat 17 412,— Mk. an Abgaben zu entrichten hatte, Mk. 88,80 aus.

Die gegenwärtige Höhe der Schiffahrtsabgaben ist untragbar. Es ist zur Evidenz klar ersichtlich, daß es nicht angängig ist, wenn die Schiffahrtsabgaben

auf der Strecke Hamburg—Berlin für Güter der Klasse I
vor dem Kriege 0,33 Mk. pro 100 kg, heute 1,08 Mk., für Güter der Klasse II
vor dem Kriege 0,27 Mk. pro 100 kg, heute 0,84 Mk., für Güter der Klasse III
vor dem Kriege 0,21 Mk. pro 100 kg, heute 0,66 Mk.

betragen. Ebenso wie auf der Strecke Hamburg—Berlin liegen die Verhältnisse auf den übrigen Relationen. Auf einen konkreten Fall bezogen bedeutet das, daß z. B. auf der Strecke Hamburg—Berlin ein mit 300 t (Mundzucker, Kartoffelmehl, Eisen und Stahl und Kupfer) beladenes Fahrzeug im Jahre 1913 Mk. 135,—, im Jahre 1926 aber Mk. 324,— an Schiffahrtsabgaben zu entrichten hatte, 1926 also 140 v. H. mehr als 1913. Ein mit 200 t Zucker beladener Kahn hatte auf der Strecke Magdeburg—Berlin vor dem Kriege Mk. 88,—, heute Mk. 144,—, also 164 v. H. des Vorkriegssatzes zu entrichten.

Sind schon die Schiffahrtsabgaben absolut von einer unverhältnismäßigen Höhe, so wirken sich besonders die Gebühren für das im Eilverkehr nicht entbehrliche Vorschleusenrecht direkt verkehrsraubend aus. Die Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen hat in dieser Beziehung erfreulicherweise durch die verlängerte Betriebszeit, sowie die in Aussicht gestellten Maßnahmen bezüglich Durchschleusung nach Betriebsschluß, den Weg des Entgegenkommens bereits beschritten. Es ist aber unbedingt notwendig, mit einer durchgreifenden Ermäßigung der absoluten Abgaben auch die Gebühren für die Vorschleusung innerhalb der Betriebszeit einer eingehenden Revision und angemessenen Ermäßigung zu unterziehen.

Fiskalische Forderung für die Benutzung von Wasserläufen

Von F. Wilke, Berlin.

Ströme, Flüsse und Kanäle, im neueren Sprachgebrauch einheitlich als Wasserläufe bezeichnet, sind für das Wirtschaftsleben von weitgehender Bedeutung. Umfangreiche Bevölkerungskreise sind an ihnen interessiert. Auf den Wasserläufen spielt sich ein nicht unerheblicher Teil des öffentlichen Verkehrs ab, sie dienen insbesondere der Schiffahrt und damit dem Handel, aber auch dem Sport und damit der Volksgesundheit und Volkserziehung. Die Industrie benutzt sie zur Entnahme von Wasser für ihre Betriebszwecke, zur Einleitung und Abführung ihrer Abwässer. Sie

errichtet ihre Werke häufig an ihren Ufern wegen der günstigen Transportmöglichkeiten, die sie der Abfuhr der Industrieerzeugnisse bieten. Sie baut im unmittelbaren Anschluß an sie private Häfen, Ladeplätze und Stichkanäle. Städtische Verwaltungen legen in ihrer Nähe Wasserwerke an und entnehmen aus ihnen die für die Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser erforderlichen Wassermengen. Kommunen und Interessentenverbände errichten an ihnen Freibäder oder sonstige Badeanstalten. Noch viele andere Benutzungsarten könnten aufgezählt werden.

Der Staat hat von jeher für die Benutzung der Wasserläufe Bezahlung gefordert. Auch heute geschieht dies noch. Bei der Größe derjenigen Bevölkerungskreise, die von diesen fiskalischen Forderungen betroffen werden, ist um ihre Berechtigung und um die Höhe der Forderungen häufig heftig gestritten worden. Auch jetzt wird darum noch gekämpft. Der Streit um die Höhe der Forderungen kann nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und Zweckmäßigkeitserwägungen durch Verhandlungen zwischen dem Staat und den interessierten Bevölkerungskreisen zum Abschluß gebracht werden. Der Streit um die Berechtigung der Forderungen dagegen ist, abgesehen von seiner sozialpolitischen Seite rechtlicher Natur und kann deshalb auf Grund der bestehenden Gesetze entschieden werden. Im folgenden soll die Rechtsgrundlage der fiskalischen Forderungen für die Benutzung von Wasserläufen kritisch erörtert werden.

Die für die Entscheidung der Streitfrage maßgebenden Rechtsvorschriften gehören teils dem öffentlichen Recht, teils dem Privatrecht an. Dem öffentlichen Recht sind die Vorschriften über Abgaben, dem Privatrecht diejenigen über die Eigentums- und Nutzungsrechte an den Gewässern zuzurechnen. Die Vorschriften über die Unterhaltung der Wasserläufe haben zum Teil öffentlich-rechtlichen, zum Teil privatrechtlichen Charakter. Für das Gebiet des Deutschen Reiches gibt es ein einheitliches Reichsrecht in den genannten Rechtsabschnitten noch nicht. Entsprechend der geschichtlichen Entwicklung sind die öffentlich-rechtlichen Vorschriften bisher landesrechtlicher Art gewesen. Aber auch bei Schaffung eines einheitlichen Reichsprivatrechtes hat man wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft die Regelung des Wasserrechtes der Landesgesetzgebung überlassen (vergl. Art. 65 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche). Der Erörterung müssen deshalb die landesrechtlichen Normen zu Grunde gelegt werden. Im Hinblick darauf, daß der weitaus größte Teil der für die allgemeine Benutzung in Frage kommenden Wasserläufe auf preußischem Gebiete liegt, wird das preußische Recht zur Grundlage der nachstehenden Ausführungen gemacht. Soweit bereits reichsrechtliche Vorschriften vorhanden sind, werden sie herangezogen. Der überwiegende Teil der in Rede stehenden Wasserläufe ist zwar in Verfolg der Art. 97 und 171 mit dem 1. April 1921 nach Maßgabe des zwischen dem Reich und den Ländern geschlossenen Staatsvertrage betr. den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 31. März/26. September 1921 (R. G. Bl. S. 961) in das Eigentum des Reiches übergegangen. Gemäß § 15 dieses Staatsvertrages sind aber bis auf weiteres auch für die Reichswasserstraßen und die Rechtsbeziehungen zu ihnen die Landesgesetze maßgebend geblieben.

Die fiskalischen Forderungen für die Benutzung der Wasserläufe zerfallen in zwei Gruppen, die Schiffahrtsabgaben und die Wasserzinse. Diese beiden Gruppen haben völlig verschiedenen Charakter, sie beruhen auf ganz verschiedenartigen Rechtsgrundlagen.

Die Schiffahrtsabgaben sind öffentlich-rechtlicher Natur. Sie haben, wie schon ihr Name sagt, A b g a b e n charakter. Sie fordert der Staat in Ausübung seiner Tarifhoheit. Diese ist ein Ausfluß der Staatsgewalt schlechthin, insbesondere der Gebietshoheit. Abgaben ähnlicher Art sind auf deutschem Boden schon seit sehr langer Zeit von den Inhabe[rn] der Staatsgewalt gefordert worden. Sie wurden ursprüngli[ch] als Zölle bezeichnet und haben im Laufe der Zeit versch[ie]denen Inhalt und verschiedene Zweckbestimmung gehab[t]. Schon im fränkischen Reich wurden sie als Verkehrsabgabe[n] zum Ersatz der Kosten für Herstellung und Unterhaltu[ng] der Verkehrswege, auch der Wasserverkehrsstraßen erh[o]ben. Im Laufe de Zeit, insbesondere im 13. Jahrhundert ve[r]loren sie aber diese Eigenschaft und Zweckbestimmung u[nd] wurden zu einer allgemeinen Finanzquelle umgestalte[t]. Diese Entwicklung wurde mit der Entstehung der Territ[o]rialgewalten fortgesetzt. Die Landesherren bemächtigte[n] sich der Z ö l l e, die man jetzt auch als Regalien bezeichnet[e] und gestalteten sie immer mehr zu einer Einnahmequel[le] zwecks Deckung ihres allgemeinen Geldbedarfes aus. Dies[er] Entwicklung entsprechend enthält auch das preußische Al[l]gemeine Landrecht im 15. Titel des II. Teils in den §§ 88 u[nd] ff. Vorschriften, welche den Staat ermächtigen, „von de[n]jenigen, welche sich der Häfen, Ströme, Wege, Brücken u[nd] Fähren bedienen, eine gewisse bestimmte Abgabe zu forder[n], das Recht zur Erhebung von Zoll Brücken- und Wegegeld z[u] verleihen, die Zollabgaben, das Hafen-, Wege- und Brücke[n]geld zu bestimmen und den Tarif darüber vorzuschreiben[“]. Unter der hiermit dem Staate erteilten Ermächtigung i[st] die Tarifhoheit zu verstehen, die auf Grund dieser Vo[r]schriften als solche noch heute besteht, für die Reichswasse[r]straßen auf preußischem Gebiet aber auf Grund des Art. 9[...] Abs. 5 der Reichsverfassung und des § 11 Abs. 2 des e[r]wähnten Staatsvertrages auf das Reich übergegangen ist.

Die nach den vorgenannten Bestimmungen des Pr. Allge[]meinen Landrechts inhaltlich unbeschränkte Tarifhoheit i[st] allerdings und zwar schon in Preußen vor Gründung de[s] Norddeutschen Bundes und Deutschen Reiches durch preu[]ßische Rechtsvorschriften, nach Gründung des Reiches durc[h] reichsgesetzliche Normen wesentlich eingeschränkt worde[n]. Schon durch preußische Verordnung vom 11. Juni 1816 wu[r]den alle inneren Zölle aufgehoben und an ihrer Stelle ei[n] Schleusenaufzugsgeld eingeführt. Durch das preußische Zol[l]gesetz vom 26. Mai 1818 wurde der Verkehr ganz freigege[]ben, alle Binnenzölle wurden aufgehoben; durch § 20 diese[s] Gesetzes aber wurden diejenigen „wohl begründeten E[r]hebungen und Leistungen, welche zur Unterhaltung de[r] Stromschiffahrt und Flößerei, der Kanäle, Schleuse[n], Brücken, Fähren . . . . . . und anderer Anstalten für di[e] Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, ... aus[]drücklich vorbehalten“. Schon mit diesen preußischen Vor[]schriften wurde der später zur allgemeinen Geltung kom[]mende Gebührengrundsatz für die Schiffahrtsabgaben ein[]geführt. Dieser Gebührengrundsatz bedeutet, daß „für di[e] Ausnutzung derjenigen Verkehrsmöglichkeiten, welche di[e] Natur als freies Genußgut zur Verfügung gestellt hat, kei[n] Entgelt gefordert werden dürfe“ (vergl. Peters Schiffahrts[]abgaben in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Leip[]zig 1906, S. 30). Er ist in die Verfassung des Norddeutsche[n] Bundes vom 24. Juni 1864 und in die Verfassung des Deut[]schen Reiches vom 16. April 1871 übergegangen (Art. 5[...] a. a. O.). Die betreffenden Bestimmungen lauten dort: „Di[e] Abgaben, welche in den Seehäfen von den Seeschiffen ode[r] deren Ladungen für die Benutzung der Schiffahrtsanstalte[n] erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhn[]lichen Herstellung dieser Anstalten erforderlichen Koste[n] nicht übersteigen.

Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nu[r] für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichte[]rung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Dies[e] Abgaben sowie die Abgaben für die Befahrung solche[r] künstlicher Wasserstraßen, welche Staatseigentum sind, dür[]fen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung de[r] Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht über[]steigen.“

Die Fassung des Gebührengrundsatzes in dem genannten Verfassungsparagraphen führte in der Folgezeit zu einem Streit darüber, was als Anstalt im Sinne der Vorschrift anzusehen sei. Die Anhänger der einen Auffassung wollten als solche nur besondere Bauten wie Schleusen, Kanäle, Hebewerke und dergl. ansehen, während die Anhänger der anderen Auffassung als Anstalten im Sinne des Art. 54 alle Wasserbauten ansahen, welche die Schiffbarkeit einer Wasserstraße erhöhen ohne Unterschied der technischen Methode, also auch Regulierungsarbeiten an natürlichen Wasserläufen zur Verbesserung der Schiffbarkeit. Der Streit ist durch Art. I des Reichsgesetzes betr. den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung der Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911 (R. G. Bl. S. 1137) im Sinne der Auffassung entschieden worden, daß als Anstalten alle Wasserbauten ohne Rücksicht auf die technische Methode anzusehen sind, durch welche die Schiffbarkeit der Wasserstraße verbessert wird. Der Streit war insofern von Bedeutung, als für die Benutzung regulierter Strecken natürlicher Wasserläufe, wenn in ihnen nicht eine besondere Anlage wie z. B. eine Schleuse passiert wurde, keine Abgabe gefordert werden durfte, falls als Anstalt nur besondere Bauten angesehen wurden, daß die Erhebung von sog. Befahrungsabgaben auf natürlichen Wasserläufen ausgeschlossen war. Der Abs. 3 des Art. I des genannten Gesetzes, der inhaltlich gleichlautend in den Art. 99 Abs. 3 der Reichsverfassung vom 11. August 1919 übergegangen ist, bestimmt ausdrücklich, daß „der Bemessung von Befahrungsabgaben im Bereiche der Binnenschiffahrt die Gesamtkosten für eine Wasserstraße, ein Stromgebiet oder ein Wasserstraßennetz zu Grunde gelegt werden kann". Der Art. III des Schiffahrtsabgabengesetzes hat die Tarifhoheit insofern noch weiter inhaltlich beschränkt, als er der Erhebung von Befahrungsabgaben zur Deckung der Kosten für die Herstellung und Unterhaltung älterer, das heißt solcher Anstalten, die vor Verkündung des Schiffahrtsabgabengesetzes auf natürlichen Wasserstraßen, abgesehen von Rhein, Weser und Elbe, ausgeführt sind, verbietet, soweit auf ihnen nicht bisher schon derartige Befahrungsabgaben erhoben sind, oder soweit es sich nicht um einzelne, namentlich aufgeführte Wasserläufe wie z. B. die Havel handelt.

Die Schiffahrtsabgabenforderungen des Fiskus sind also rechtlich unzweifelhaft zulässig. Sie werden im einzelnen in Tarifen festgelegt. Die Feststellung der Tarife, deren erster z. B. für die Märkischen Wasserstraßen am 24. Juli 1828 herausgegeben wurde, liegt für die Reichswasserstraßen dem Reichsverkehrsminister und für die preußischen Wasserstraßen bezw. preußischen Belange an Reichswasserstraßen dem Preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, beiden im Einvernehmen mit dem betreffenden Finanzminister auf Grund eines preußischen Erlasses vom 25. Juni 1909 in Verbindung mit dem § 15 des genannten Staatsvertrages ob.

Während es sich bei den Schiffahrtsabgaben um Forderungen aus öffentlichem Recht handelt, die der Staat bezw. das Reich als Inhaber der Staatsgewalt gewissen, sich auf seinem Gebiet aufhaltenden Personen unmittelbar auferlegt, sind die Wasserzinse, wie schon die Bezeichnung Zins erkennen läßt, Forderungen privatrechtlicher Art, die der Staat bezw. das Reich infolge eines zwischen ihm als Rechtspersönlichkeit und einer anderen Person bestehenden besonderen Rechtsverhältnisses fordert. Wasserzinse kommen überall da in Frage, wo eine physische oder eine juristische Person, z. B. ein einzelner Industrieller oder eine industrielle Aktiengesellschaft oder eine Stadtgemeinde, einen Wasserlauf oder Teile von ihm für ihre besonderen privaten Zwecke benutzen, ohne daß die Benutzung sich als Ausübung des öffentlichen Verkehrs darstellt. In diesem Fall sind Grundlage der fiskalischen Forderung das fiskalische Eigentum am Wasserlauf, die durch die Nutzung dieses Eigentums durch eine dritte Person dem Fiskus selbst entgehende Nutzungsmöglichkeit oder auch die durch die Nutzung dem Fiskus verursachten Nachteile. Maßgebend für die entstehenden Rechtsbeziehungen ist das Preußische Wassergesetz vom 7. April 1913 und der Staatsvertrag betr. den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.

Das Preußische Wassergesetz weist im § 7 das Eigentum an den hier in Rede stehenden Wasserläufen grundsätzlich dem Staate zu; der Staatsvertrag hat es mit dem 1. April 1921 an dem überwiegenden Teil der Wasserläufe auf das Reich übergehen lassen, die aus dem Eigentum folgenden Nutzungsrechte aber an Haffen, Seen und seeartigen Erweiterungen im § 2 den Ländern belassen.

Die Bestimmung, daß die in Rede stehenden Wasserläufe, die wegen ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit dem öffentlichen Verkehr nicht entzogen werden können, dergestalt im Privateigentum des Fiskus stehen, erscheint zunächst eigenartig. Sie steht mit früheren Auffassungen im Widerspruch, wonach die öffentlichen Ströme und Flüsse im Rechtssinne nicht verkehrsfähig sind, öffentlichen Charakter haben oder dem Gemeingebrauch unterliegen, wie sie z. B. für Preußen im § 21 des 14. Titels des II. Teils des Allgemeinen Landrechts zum Ausdruck gekommen sind, in dem an den von Natur schiffbaren Strömen ein sog. gemeines Eigentum des Staates angeordnet ist. Bei der Schaffung des Gesetzes hat es deshalb auch in den gesetzgebenden Körperschaften um den § 7 einen heftigen Kampf gegeben. Der Regierungsentwurf hat sich, wie aus der Begründung dazu hervorgeht, aus rein praktischen Gründen zur Einführung des Begriffs des Privateigentums entschlossen. Es heißt da: „Der Entwurf hat an den Wasserläufen im Interesse einer klaren, sich an die Begriffe des Bürgerlichen Gesetzbuches anschließenden Konstruktion grundsätzlich ein Privateigentum anerkannt . . . . . . Die Anerkennug eines Eigentums am Wasserlauf in dem dargelegten Sinne erspart es, die einzelnen Rechte darzulegen, die sich daraus für den Eigentümer ergeben. Er hat grundsätzlich das Recht, mit der Sache nach Belieben zu verfahren und andere von jeder Einwirkung auszuschließen, soweit nicht das Gesetz oder die Rechte Dritter entgegenstehen (§ 903 B. G. B.)" (vergl. Anl. Bd. 1 zu den stenografischen Berichten des Hauses der Abgeordneten 1912/13 S. 669 bis 671). Der Auffassung des Regierungsentwurfes ist sowohl von den Kommissionen des Abgeordneten- und Herrenhauses als auch von den Vollversammlungen beider Häuser schließlich beigetreten worden, nachdem im Plenum des Abgeordnetenhauses ein Abänderungsantrag dahin, den § 7 wie folgt zu fassen: „An den Flußbetten der Wasserläufe 1. Ordnung steht dem Staate das gemeine Eigentum zu" abgelehnt worden ist.

Das fiskalische Eigentum ist die Rechtsgrundlage des Wasserzinses.

Von den Verfassern des Regierungsentwurfes ist nicht verkannt worden, daß die natürliche Zweckbestimmung der Wasserläufe, ihre Bedeutung und ihr Wert für die Allgemeinheit es notwendig machen, die Befugnisse bestimmter Personen, auch des Fiskus als Eigentümer der Wasserläufe im Interesse der Allgemeinheit einzuschränken. Man ist jedoch nach reiflicher Prüfung zu dem Schluß gekommen, daß die Gesamtrechtslage leichter und klarer darzustellen ist, wenn das begrifflich eindeutige Privateigentum an den Wasserläufen zu Grunde gelegt und den Eigentümern zugewiesen wird, und wenn dann die Eigentümerbefugnisse für die Fälle, in denen das Allgemeininteresse es erfordert, durch bestimmte Einzelvorschriften beschränkt werden, als wenn man umgekehrt den unklaren Begriff eines sogenannten Gemeineigentums schafft und alle möglichen Fälle der dem Staate zustehenden Befugnisse in Einzelnormen aufführt, wie dies im Preußischen Allgemeinen Landrecht geschehen war.

Den Interessen der Gesamtheit der Volksgenossen an den Wasserläufen ist im Wassergesetz durch die Vorschriften über den Gemeingebrauch (§ 25 ff), über die Einschränkung der Nutzungsbefugnisse der Eigentümer (§ 40 ff), über die Verleihung (§ 46 ff) und über die Zwangsrechte (§ 330 ff) Rechnung getragen worden. Durch die Vorschriften über den Gemeingebrauch ist der A l l g e m e i n h e i t der Staatsbürger die freie Benutzung der Wasserläufe entsprechend ihrer natürlichen Zweckbestimmung also z. B. zum Baden, Waschen, Viehtränken, Schwemmen, Kahnfahren, Eislaufen, zur Wasser- und Eisentnahme für die eigene Haushaltung und Wirtschaft, zur Einleitung von Wasser und der in der eigenen Haushaltung entstehenden Abwässer und zum öffentlichen Verkehr, insbesondere zur Schiffahrt und zur Flößerei gewährleistet. Durch die Vorschriften über Verleihung und über Zwangsrechte ist sicher gestellt worden, daß E i n z e l p e r s o n e n gewisse Benutzungsarten größeren oder kleineren Umfangs z. B. Entnahme und Einleitung von Wasser, Anstau des Wassers, Anlegen von Häfen, Stichkanälen, Anlegestellen und Badeanstalten gestattet werden muß, falls im Einzelfalle nicht besondere Umstände, z. B. überwiegende Rücksichten des öffentlichen Wohles oder Privatrechte Dritter entgegenstehen. In den Vorschriften über die Verleihung, bei der es sich um Ueberweisung von Benutzungsrechten größeren Umfanges an Einzelpersonen handelt, ist überdies angeordnet, daß die Ueberlassung der Nutzung u n e n t g e l t l i c h zu erfolgen hat (§ 54).

Aus dieser Vorschrift der Unentgeltlichkeit des verliehenen Nutzungsrechtes wird vielfach der allgemeine Schluß gezogen, daß der Fiskus niemals und unter keinen Umständen für die Nutzung einen Wasserzins fordern darf. Dieser Schluß ist in zweifacher Hinsicht irrtümlich. Die Bestimmungen über die Verleihung und über die Zwangsrechte schließen die Befugnis des Eigentümers des Wasserlaufs, außerhalb des Verleihungs- und Zwangsrechtsverfahrens Benutzungsrechte durch Vertrag zu übertragen, nicht aus. Bei solcher vertraglichen Uebertragung von Benutzungsrechten kann sich der Fiskus, wie jeder andere Eigentümer, ein Entgelt ausbedingen. Dies Recht folgt aus dem Eigentum schlechthin. Der § 54 des Wassergesetzes gilt nur für Zuweisung eines Benutzungsrechtes am Wasserlauf im Wege des Verleihungsverfahrens. Das ergibt sich zweifelsfrei aus der Entstehungsgeschichte des § 54. Der Regierungsentwurf sah im § 54 auch für das Verleihungsverfahren vor, daß „bei Strömen dem Staat, bei künstlichen Wasserläufen dem Eigentümer . . . . ein Entgelt für die Benutzung des Wasserlaufs zu zahlen sei". In der Begründung war dazu ausgeführt, „daß dem Staate das Recht zur Erhebung eines Zinses für die Benutzung der Ströme auch für die Zukunft gesichert ist, da der Entwurf dem Staate ein privatrechtliches Eigentum an den Strömen zugewiesen hat. Dieses ist jedoch nicht ausreichend, da größere wasserwirtschaftliche Unternehmungen nach dem Inkrafttreten des Gesetzes wohl durchgehend auf Grund einer Verleihung werden ausgeführt werden. Durch den § 54 wird nun dem Staat ein Anspruch auf ein solches Entgelt ausdrücklich vorbehalten" — (vergl. Anl. zu den stenographischen Berichten des Abgeordnetenhauses 1912/13 Bd. I, S. 614 und 714). Es sollte also für v e r l i e h e n e R e c h t e der Grundsatz der Entgeltlichkeit im Gesetz besonders festgelegt werden.

In der Kommission des Abgeordnetenhauses sind zu diesem § 54 eine Reihe von Anträgen gestellt worden, darunter auch ein Antrag 135, nach welchem hinter § 106 des Entwurfs, der von Talsperren und der Aufbringung ihrer Kosten handelt und in dem endgültigen Text des Gesetzes nicht aufgenommen ist, ein Abschnitt über Gebühren, eine Gebührenordnung, bestehend aus dem § 106 a—h eingeführt werden sollte. Der Antrag 135 wurde vom Antragsteller u. a. wie folgt begründet:

"Die Erhebung der Gebühr soll ganz allgemein sein, weil eine Verleihung voraussichtlich nur selten vorkomme[n] werde. Die Gebühr solle auch eine ö f f e n t l i c h - r e c h t l i c h e sein, weil sonst privatrechtliche Gebühren ohne ir[]gend welche Kontrolle gefordert werden könnten, und si[e] solle endlich vom Eigentumsrecht völlig unabhängig sein[.] Dieser Antrag ist in der ersten Lesung angenommen, abe[r] in der zweiten Lesung der Kommission durch einen Antra[g] 608 ersetzt worden, durch den der § 54 seine jetzige Fassun[g] erhalten hat (vergl. stenographische Berichte des Abgeord[]netenhauses 1912/13 Anlagen Bd. 7 S. 4405 bis 4410).

Sowohl aus der Begründung des § 54 wie au[s] dem Antrag 135 und seiner Begründung geht her[]vor, daß bei der Beratung nur über Zahlun[g] eines Betrages für die Wasserbenutzung bei Verleihun[g] eines Rechtes verhandelt wurde. Das wird überdies in de[m] amtlichen Bericht über die Kommissionsberatungen besonder[s] bestätigt. Nach ihm wurde vor der Abstimmung über de[n] Antrag 608 ausdrücklich die Frage erörtert, „ob der Antra[g] 608 ein Verbotsgesetz enthalte, welches auch die Ausbedin[]gung eines Entgelts außerhalb der Verleihung unmöglic[h] machen würde. Demgegenüber wurde von dem Bericht[]erstatter im Einvernehmen mit der Kommission festgestell[t,] daß sich der neu zu beschließende § 54 nur auf die Verle[i]hung beziehe und daß außerhalb der Verleihung auch di[e] privatrechtliche Ausbedingung eines Entgeltes durchaus zu[]lässig sei" (vergl. Anlage zu den stenographischen Berichte[n] des Abgeordnetenhauses von 1912/13 Bd, 7 S. 4410).

Auch bei der Beratung des § 54 in der ihm durch den § 60[8] gegebenen Fassung in der Kommission und im Plenum de[s] Herrenhauses wurde von Regierungsvertretern ausdrücklic[h] betont: „daß man in Zukunft keineswegs in allen Fällen vo[n] einer Entschädigung, wie sie jeder Privateigentümer forder[n] könne, verwaltungsseitig absehen werden" und daß „nicht i[n] allen Fällen ein Erlaß der Abgabe in vollem Umfange ein[]treten könne" (vergl. Anlage der stenographischen Bericht[e] des Herrenhauses 1912/13 S. 777 und stenographische Bericht[e] des Herrenhauses 1912/13 Spalte 1024).

Die Auffassung, daß der § 54 des Wassergesetzes nur fü[r] im Wege des Verleihungsverfahrens erworbene Rechte gil[t,] wird auch von den wenigen bedeutenden Kommentatore[n] des Wassergesetzes „Holtz Kreutz" (§ 54 Anm. 2) und „Bitt[a] und von Kries" (§ 54 Anm. Abs. 2) vertreten. Die Verfasse[r] dieser Kommentare haben die denkbar größte Sachkunde[,] da die Herren Holtz und Kreutz die Kommissare des Land[]wirtschaftsministers und die Herren Bitta und von Kries di[e] Berichterstatter der Kommission des Abgeordnetenhauses be[i] der parlamentarischen Beratung des Gesetzes gewesen sin[d.]

Die Folgerung aus § 54 ist aber selbst insoweit irrtümlic[h,] als auf ihn gestützt die Forderung aufgestellt wird, der Fis[]kus dürfe für die Ausübung eines verliehenen Rechtes keine[r]lei Forderungen stellen. Auch gegenüber der Ausübung ver[]liehener oder als Zwangsrechte zuerkannter Benutzungs[]rechte läßt das Wassergesetz ausdrücklich die Forderung au[f] Entschädigung der durch die Nutzungsausübung dem Eigen[]tümer des Wasserlaufs entstehende Nachteile zu (vergl. § 50, 51, 331, 333, 337, 339—341 des Wassergesetzes). Die vo[n] dem Wassergesetz für das Verleihungsverfahren im § 54 be[]sonders angeordnete und bei Zwangsrechten sich aus de[m] Gesamtinhalt der Vorschriften ergebende Unentgeltlichke[it] der Nutzungsüberlassung ist sinngemäß nur dahin zu ver[]stehen, daß der Fiskus aus Nutzungsentgelten keinen Ge[]winn ziehen darf, sie bedeutet aber nicht, daß er selbst fü[r] durch die Nutzungsausübung entstehende Schäden einstehe[n] muß und Ersatz nicht fordern kann. Der § 54 des Wasser[]gesetzes insbesondere bringt im Zusammenhang mit de[m] § 51 nur denselben Grundsatz zum Ausdruck, der für di[e] öffentlich-rechtlichen Schiffahrtsabgaben durch den Artike[l] 99 der Reichsverfassung festgelegt ist, den Grundsatz, da[ß] die der Allgemeinheit dienenden Wasserläufe nicht zu eine[r] gewinnbringenden Einnahmequelle gemacht werden dürfe[n.]

Der Wasserzins und die Anlegestege in Preußen

Von Justizrat Dr. Baumert,
Rechtsanwalt am Kammergericht.

Nach der Rechtssprechung zum Preußischen Landrecht konnte jedermann aus öffentlichen Flüssen Sand entnehmen und Steine brechen, weil das Flußbett der öffentlichen Flüsse in niemandes Eigentum stand. Wem gehörte aber das Wasser? Da hat die Verwaltung des preußischen Staates durch seine Beamten zuletzt den Grundsatz verfochten, daß der Staat sich für Abgabe von Wasser aus öffentlichen Flüssen bezahlen lassen könne. Es kam der Fall bei einer Potsdamer Dampfmühle, die für Entnahme des Wassers 100 M. bezahlen sollte, bis ans Reichsgericht. Dasselbe hat in der Entscheidung vom 29. September 1906 (Band 64, Seite 137) dieses Verfahren der Preußischen Wasserbehörden gebilligt. Die Wasserbauverwaltung hatte die Ableitung polizeilich genehmigt und die Regierung, Abteilung für Domänen und Forsten, für die Entnahme des Wassers eine jährliche Gebühr von 100 M. gefordert. Das Reichsgericht erklärte dies für keine öffentlich rechtliche Abgabe, sondern für eine private Vergütung auf Grund des Regals des Staates, die zulässig sei. Damit war der Wasserzins in Preußen eingeführt.

Damals waren in Preußen die Bestrebungen zur Schaffung eines neuen Wassergesetzes, das erst am 7. April 1913 erlassen ist, schon weit gediehen. Dieses geht privatrechtlich viel weiter als das Landrecht. Es spricht die Wasserläufe 1. Ordnung (die schiffbaren Flüsse) dem Staate und die übrigen Wasserläufe den Anliegern zu Eigentum zu.

Bei Zustandekommen des neuen Wassergesetzes herrschte großer Streit darüber, ob der in Preußen so entstandene Wasserzins beibehalten oder abgeschafft werden müßte. Es wurde im Abgeordnetenhause darüber im Ausschuß eingehend beraten und dieser lehnte alle Anträge, die den Wasserzins, dessen Erhebung und Zulässigkeit betrafen, ab, weil die Mehrheit den Wasserzins beseitigen wollte.

In der Vollbesetzung des Abgeordnetenhauses wurde ausdrücklich und unwidersprochen von mehreren Abgeordneten hervorgehoben, daß damit der Wasserzins verboten und ein für allemal beseitigt sei.

Ganz besonders ist zum Ausdruck gekommen, daß man den Wasserzins beseitigen wolle, der bisher in öffentlichen Strömen vom Fiskus erfordert wurde. Dies ergeben die Beratungen im Abgeordnetenhause klar.

Dementsprechend ist auch in § 54 WG. im bewußten Gegensatz zu jener Entscheidung des Reichsgerichts der Grundsatz ausgesprochen: „Ein Entgelt für die Benutzung des Wasserlaufes darf dem Unternehmer nicht auferlegt werden.“ Dieser § 54 steht im Abschnitt über Verleihung.

Im Herrenhause hob der Regierungsvertreter hervor, daß außerhalb der Verleihung wohl ein Wasserzins gefordert werden könne, daß aber der Fiskus eine bescheidene Grenze innehalten werde, damit der Weg der Beleihung nicht deshalb beschritten werde. Manche Kommentare kennen nur die Ausführungen im Herrenhause und berücksichtigen nicht die ganz entgegengesetzten eingehenden Ausführungen im Abgeordnetenhause. Jedenfalls erscheinen die Kommentare, die lediglich jene Ausführung im Herrenhause anführen, ohne die eingehenden Behandlungen im Abgeordnetenhause, die anderes ergeben, zu berücksichtigen, mehr als allseitig abgestimmt, ja fehlerhaft. In Rücksicht auf diese scheinbaren Widersprüche tut man gut, zunächst zu prüfen, was aus dem Gesetz an sich zu folgern ist.

Bei der Verleihung wird in den §§ 50—53 zunächst bestimmt, daß und wie Entschädigung gezahlt werden soll, während darauf in § 54 hervorgehoben wird, daß ein Entgelt für die Benutzung des Wasserlaufes nicht auferlegt werden dürfe. Es wird also das Wort Entgelt in bewußtem Gegensatz zur Entschädigung angewendet.

In § 333 bei Schaffung von Zwangsrechten heißt es im Gesetz:

> „Der Eigentümer oder Nutzungsberechtigte eines Ufergrundstücks kann für die Zwecke der eigenen Haushaltung und Wirtschaft von dem Eigentümer eines natürlichen Wasserlaufes verlangen, daß er die Einrichtung von Treppen, Brücken, Bootshäusern, Wascheinrichtungen, Haltepfählen oder ähnlichen Anlagen einfacher Art gegen Entschädigung dulde. Ein gleiches gilt von Badeanstalten und Anlegestellen, auch wenn sie nicht nur den Zwecken der eigenen Haushaltung und Wirtschaft dienen, sofern nicht nach § 46 die Vorschriften über die Verleihung anzuwenden sind.“

Da jedoch aus dem Wort Entschädigung folgt, daß diese nur ein Ersatz für zugefügte Nachteile sein soll, so wird dieselbe nie eine Vergütung für das Wasser — ein Wasserzins — sein dürfen. Es soll keine Gebühr sein, auch keine Vergütung noch Entgelt für die Benutzung des Wasserlaufes, sondern nur eine Entschädigung, und zwar eine bloße Entschädigung, nicht mehr. Dies folgt klar aus dem Umstande, daß in § 337, der eine weitergehende Entscheidung zuläßt, der § 333 nicht aufgeführt ist, d. h. mit klaren Worten, für die Einräumung des Zwangrechtes zum Behufe einer Anlegestelle soll nur der einfache Schaden, nicht mehr, vergütet werden. Man muß daher folgern, daß auch für diese unbedeutendere Fälle des § 333 ein Wasserzins nicht gefordert und vom Bezirksausschuß nicht festgesetzt werden darf. Ja, man kann doch wohl weiter gehen und den § 54 in Verbindung mit § 333 dahin auslegen, daß er nicht bloß eine Spezialbestimmung für die Verleihung ist, sondern einen allgemeinen Rechtsgrundsatz enthält, der eben allgemein für alle Anlegestellen[1]) im Gesetz enthalten ist.

Jedenfalls ist für Anlegestellen, sofern sie nämlich mit baulichen Vorrichtungen von größerer Bedeutung verbunden sind und soweit für sie die Verleihung gegeben ist, bestimmt, daß dem Unternehmer kein Wasserzins auferlegt werden darf.

Soweit sie der Verleihung nicht zugänglich sind, kann nach § 333 auch nur eine Entschädigung, niemals ein Wasserzins (eine Gebühr oder ein weiteres Entgelt) auferlegt werden.

Die Preußischen Behörden sind jedoch anderer Ansicht. Sie verlangen einen Wasserzins gerade in neuerer Zeit in sehr erheblichen Beträgen für Anlegestege. Namentlich ist ein Streit in Berlin und der Mark entbrannt über die Uferanlegestellen (Stege für Dampfer und Personenschiffe, insbesondere also auch bei Gastwirtschaften). Diese hängen natürlich ganz von der Personenschiffahrt ab, wenn sie am Wasser liegen. Kann das Personenschiff bei der Wirtschaft nicht landen, so kann diese nicht bestehen. Ja, diese ist vielleicht nur geschaffen worden, um dem Wasserverkehr einen Einkehrort zu gewähren.

Der Fiskus, das heißt der Regierungspräsident, verlangt nun für die Benutzung solcher Anlegestellen, die sich der Gastwirt selbstverständlich selbst herrichten muß, eine Gebühr, die er sogar selbst gesetzwidrig Wasserzins genannt hat. Er hat ihn eben Wasserzins genannt, um damit zum Ausdruck zu bringen, daß es ein Entgelt (Vergütung) sei und hat ihn dementsprechend verschieden hoch bemessen,

[1]) Für Badeanstalten gilt dasselbe.

je nach der Bedeutung der Lokale. Bei einem hat er einen Jahreswasserzins sogar von 2500 RM. gefordert! Die Gastwirte, die sich keinen Rat wußten, weil derartige Forderungen meist sehr schnell aufgestellt wurden mit der ganz ungerechtfertigten Drohung, daß sonst die Genehmigung zur Benutzung des Landungssteges nicht erteilt oder zurückgenommen würde, haben meist in der Notlage, in der sie sich befanden, den Wasserzins gezahlt und auch ein entsprechendes Schriftstück unterschrieben.

Was den Inhalt dieses Schriftstückes — Verpflichtungsschein — betrifft, so gibt darüber ein Schreiben des Wasserbauamtes Auskunft, welches wie folgt lautet:

„Wie mir die Regierungshauptkasse mitteilt, haben Sie mit Schreiben vom . . . . . gegen die zwangsweise Beitreibung des Wasserzinses von . . . RM., wozu Sie laut meinem Schreiben vom . . . . . veranlagt worden sind, Einspruch erhoben. Dieser Einspruch wird als unbegründet zurückgewiesen, da Sie unterm . . . . . eine Verpflichtungserklärung unterschrieben haben, in der Sie zunächst bestätigt haben, daß Ihnen die wasserpolizeiliche Genehmigung zur Herstellung von Uferanlagen bei km . . . der Potsdamer Havel erteilt und daß durch die genehmigten Anlagen eine reichseigene Wasserfläche in Anspruch genommen wird. Sie haben sich ferner in dieser Erklärung verpflichtet, für die in Anspruch genommene Fläche einen jährlichen Wasserzins zu zahlen, und anerkannt, daß die Reichswasserstraßenverwaltung berechtigt ist, den Wasserzins alljährlich entsprechend den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen neu festzusetzen. Des weiteren haben Sie sich darin verpflichtet, falls Sie den Wasserzins nicht zahlen, die genehmigten Anlagen innerhalb 3 Monaten nach Erhalt der Neufestsetzung des Wasserzinses zu beseitigen und die in Anspruch genommene Wasserfläche der Reichswasserstraßenverwaltung zurückzugeben. In dieser Verpflichtungserklärung haben Sie auch anerkannt, daß die Reichswasserstraßenverwaltung berechtigt ist, den Wasserzins unbeschadet des ordentlichen Rechtsweges im Verwaltungszwangsverfahren beizutreiben, falls die Zahlung nicht rechtzeitig innerhalb der festgesetzten Frist erfolgt.

Diese Verpflichtungserklärung ist ein Vertrag, der solange läuft, wie Sie Gebrauch von der wasserpolizeilichen Genehmigung machen und die fiskalische Wasserfläche nutzen. Sie können gegen einen solchen laufenden Vertrag keinen Einspruch erheben, sondern höchstens davon zurücktreten und die Fläche alsdann räumen.

Ich fordere Sie deshalb hierdurch auf, den Betrag unverzüglich spätestens aber bis zum . . . . . an die Regierungshauptkasse zu zahlen, andernfalls die Beseitigung der genehmigten Uferanlagen gefordert und nötigenfalls im Zwangswege auf Ihre Kosten durchgeführt werden wird, ohne Sie von der Zahlung des Wasserzinses für 1924 und 1925 zu entbinden."

Ganz ungeheuerlich ist der Vorbehalt, daß die Gebühr jährlich gesteigert werden kann und der Unternehmer die verdoppelte und verdreifachte Gebühr demnach auf Grund der schriftlichen Verpflichtung soll zahlen müssen.

Ist dies Rechtens?

Entspricht derartiges gesunden Verwaltungsgrundsätzen? Zumal nur **ein** Beamter über die Höhe entscheidet! Wird dadurch die Benutzung und Erschließung der Wasserkraft gefördert? Im Prozeßwege werden die Gerichte die einseitig erhöhte Gebühr jedesmal auf die Angemessenheit der Erhöhung nachzuprüfen haben, ganz abgesehen davon, daß jeder Wasserzins ungesetzlich ist.

Ungültig und daher so gut wie nicht geschrieben ist ferner die Verpflichtung, sich dem Verwaltungszwangsverfahren zu unterwerfen. Das öffentliche Recht kann durch private Vereinbarungen nicht geändert werden. Das Verwaltungszwangsverfahren bleibt trotzdem ungültig.

Uebrigens darf die Wasserpolizei-Behörde — jetzt das Wasserbauamt — die Genehmigung nicht von der Zahlung eines Wasserzinses abhängig machen. Es muß die polizeiliche Genehmigung erteilen, wenn polizeiliche — also öffentlich rechtliche Gründe — nicht dagegen sind. Der Fiskus seinerseits kann höchstens die Bezahlung einer Entschädigung verlangen, aber nicht einer Vergütung. Eine Entschädigung kann niemals sehr hoch werden. Eine Vergütung oder Gebühr, die ungemein gesteigert werden kann, würde dem heutigen Recht nicht mehr entsprechen.

Selbstverständlich kann man diesen ungerechtfertigten Forderungen des Fiskus durch einen Antrag auf Verleihung oder auf Gewährung eines Zwangsrechtes aus § 333 begegnen. Diese ungerechtfertigten Maßnahmen der Behörden sind dann eben der Anlaß, daß derartige umständliche Verfahren bei dem Bezirksausschuß eingeleitet und durchgeführt werden müssen. Um dies zu verhüten, wäre es wohl richtiger, wenn der Minister die unteren Behörden anwies, derartige Forderungen nicht aufzustellen, geschweige denn durch ganz unzulässige Drohungen durchzudrücken.
Die einmal erteilte polizeiliche Genehmigung für einen Landungssteg darf auch niemals deshalb zurückgenommen werden, weil dem Fiskus die von diesem beanspruchte Vergütung nicht gezahlt wird, sondern nur aus öffentlich rechtlichen Gründen. Es ist dies in der Rechtssprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts stets anerkannt worden, sodaß es mehr als unverständlich ist, daß die Wasserbauämter gegen derartige Grundsätze dauernd verstoßen.

Jetzt, nachdem die schiffbaren Ströme dem Reich übereignet sind, würde wohl auch von reichswegen dafür zu sorgen sein, daß derartige Mißgriffe unterbleiben. Das Reich plant sogar ein Reichswasser-Gesetz, wenigstens hat man schon oft davon gesprochen. In der Tat, wenn derartige Mißgriffe dauernd vorkommen, wird man die Notwendigkeit des Erlasses eines Reichs-Wassergesetzes, das derartige Fragen klarstellt und einheitlich in Deutschland regelt, wohl kaum verneinen können.

Deutschland und die internationalen Bindungen der Rheinschiffahrt

Von Heinz Manthe, Boppard am Rhein.

Angesichts des bevorstehenden Eintritts Deutschlands in den Völkerbund und der merkwürdigen Mentalität französischer Kreise bei der Frage der Ratssitze in diesem Synedrion der Nationen ist es sehr an der Zeit, auf wichtige Forderungen hinzuweisen, die Deutschland hinsichtlich der internationalen Bindungen der Rheinschiffahrt zu stellen hat. Es wird damit ein Gebiet berührt, das, wie die folgenden Ausführungen zeigen werden, außerordentlich geeignet wäre zu Auswirkungen des vielberufenen, aber leider noch so wenig sichtbar und wirksam gewordenen „Geistes von Locarno". Nach Ratifizierung dieses Vertrages von Locarno sind zwar einige der überflüssig und inhaltslos gewordenen Angstbestimmungen aus der Zeit der ersten Besatzung und des Ruhrabenteuers aufgehoben worden, es besteht aber noch eine Reihe von Bestimmungen des Versailler Vertrages, besonders der Artikel 355, die Deutschland und seinem

wohlbegründeten Einfluß auf die Schiffahrtsverhältnisse des Rheines schwere Gewalt antun. Hier ist eine Aenderung unbedingt nötig und muß kommen, wenn anders es dem Völkerbund ernst ist mit den hohen Prinzipien, die zu vertreten und zu schützen er vorgibt und berufen ist.

In Artikel 354 bestimmte der Versailler Vertrag, daß zur Sicherung internationaler Regeln auf dem Rhein die alte Rheinschiffahrtsakte von Mannheim in revidierter Form weiter bestehen sollte. Dagegen war vom deutschen Standpunkte nichts einzuwenden. Höchst bedenklich aber war es, daß der Artikel 355 die auf Grund dieser Akte bestehende Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in einer Weise regelte, die ein schwerer Schlag gegen Deutschland war. Bisher saßen in ihr je ein Vertreter der Uferstaaten Preußen, Bayern, Hessen, Baden, Elsaß-Lothringen und Holland. Nach Artikel 355 sieht die Kommission so aus: 2 Schweizer, 3 Holländer, 2 Belgier, 2 Engländer, 2 Italiener, 4 Franzosen und ganze vier Deutsche!! Der Anteil der Länder an der Rheinschiffahrt oder an der Uferlänge des Rheines ist absichtlich völlig vernachlässigt, denn sonst müßte Deutschland in erster Linie stehen, nur Holland, die Schweiz und Frankreich dürften vertreten sein, wenn das frühere Uferstaatenprinzip beibehalten worden wäre. Belgiens Teilnahme wäre bei seinen wachsenden Beziehungen zur Rheinschiffahrt zu rechtfertigen. Englands Interessen entbehren solch' schwerwiegender Bedeutung sicher; und Italien hat jedenfalls nur negatives Interesse am Rhein, insofern es wünschen muß, daß seine Schiffbarkeit möglichst weit von Basel weg endet, da um so weiter das Verkehrsgebiet seiner Adriahäfen reicht. Offensichtlich hat hier nicht der Gedanken gewaltet, die Weltwirtschaft zu fördern; das politische Ziel einer möglichsten Schwächung Deutschlands hat auch hier die treibende Kraft gebildet! Dabei war es doch lediglich Deutschland, dem es zu verdanken ist, wenn heute bis Straßburg hinaus das ganze Jahr hindurch Groß-Schiffahrt auch von den Franzosen getrieben werden kann. Lediglich aus politischen Gründen wurde auch der Sitz der Kommission nach Straßburg verlegt, wurde das dauernde Präsidium an Frankreich übertragen, dessen Rheinschiffahrt doch damals lediglich in der Theorie und in maßlos übertriebenen Statistiken bestand. Politische Absichten solcher Bestimmungen werden auch daraus deutlich, daß die im Vertrage verkündete Revision der alten Mannheimer Akte bis heute noch nicht durchgeführt ist, weil Frankreich sich vor internationalen Bindungen scheut, die auch ihm neben Rechten Verpflichtungen auferlegen könnten. Hätte Frankreich sich nicht vor solchen Bindungen gescheut, hätte man ruhig auf deutsche Abänderungsvorschläge eingehen können. Deutschland lehnte England und Italien ab; nur Uferstaaten sollten vertreten sein, und zwar wie früher jeder Staat mit einer Stimme. Dann wollte Deutschland Frankreich mit folgender Verteilung entgegenkommen: Holland 2 Stimmen, Schweiz 2, Belgien 2, Frankreich 4 und Deutschland 6. Damit war Frankreich sehr bevorzugt. Weiter kam Deutschland Frankreich darin entgegen, daß es Straßburg als Sitz der Kommission anerkannte. Den französischen Vorsitz lehnte es dagegen ab. Die Entscheidung der Alliierten ging, wie üblich, über Deutschlands Vorschläge zur Tagesordnung über: man zog die „Regelung" durch Diktat vor. Die Deutschland damit geschehene Unbill liegt klar vor allen den Augen, die sehen wollen. Die Reform der Kommission ist unerläßlich. Deutschland hat darauf ein gutes Recht: Es hat am meisten für den Strom getan, hat die meisten Schiffe, den stärksten Umschlag, die längste Stromstrecke. Deshalb gehört aus Billigkeits- und Wirtschaftsgründen, von der jahrzehntelangen technischen und betrieblichen Erfahrung ganz zu schweigen, die Mehrzahl der Sitze Deutschland und der Sitz der Kommission, welch' letztere nach Mannheim kommen muß, wo er auch früher gewesen ist, denn hier ist das Zusammenarbeiten der Kommission mit den Organen und Organisationen der Rheinschiffahrt weit besser gewährleistet als in Straßburg. Und nicht zuletzt hat Deutschland einen historischen Anspruch auf den Vorsitz der Kommission, da es den Rhein zu dem heutigen wichtigen Verkehrswege gemacht hat, zum wenigsten müßte der Vorsitz wechseln. Die Zahl der Vertreter dürfte jedenfalls nicht willkürlich bemessen werden, ihre Zahl dürfte auch nicht gleich sein — ihre Zahl wäre am gerechtesten und einfachsten durch den Tonnagebetrag des betreffenden Rheinschiffahrt treibenden Staates zu bestimmen. Wer keine Rheinschiffahrt treibt, braucht in der Rheinkommission auch nicht vertreten zu sein, seine etwaigen Interessen an Transportfragen, die sich auf den Rhein beziehen, können in ausreichender Weise durch die Verkehrskommission des Völkerbundes gewahrt werden.

In einer in solchem Geiste reformierten Kommission würde Deutschland gerne und eifrig mitarbeiten, den Rhein immer mehr zu einer Hochstraße des Weltverkehrs zu machen, die allen freien und rührigen Völkern offen ist zu friedlichem Wettstreit und ehrlicher Zusammenarbeit auf der Grundlage der Gleichberechtigung. Es wird eine Aufgabe der deutschen Vertreter bei dem Völkerbunde sein, in dieser Hinsicht wertvolle Arbeit zu leisten. Dazu muß Deutschland in der ausschlaggebenden Verkehrskommission des Völkerbundes in seiner und seiner Binnenschiffahrt Bedeutung entsprechenden Weise vertreten sein. Jetzt hat es nur in einigen Unterausschüssen dieser Kommission einige Sachverständige sitzen, denen eine ausschlaggebende Bedeutung nicht zukommt. Wenn diese Forderungen Deutschlands erfüllt sein werden, kann erst wieder auf dem Rheine von einer Regelung wirtschaftlicher Fragen im Geiste der Vernunft die Rede sein, jetzt herrscht noch der Geist der Gewalt, die Absicht einer möglichsten Schädigung Deutschlands. Daß dem bald anders werde, muß das Arbeitsziel aller an der Rheinschiffahrt beruflich oder behördlich interessierter Kreise sein!

Berichtigung zu dem Aufsatz von Dr. Kupferschmid, Karlsruhe (Heft 3):

Bei der Drucklegung des Aufsatzes von Herrn Oberbaurat. Dr. Kupferschmid, Karlsruhe über „Die technischen Erfolge der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Basel" (Märznummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" Seite 94/98) haben sich bedauerlicherweise einige sinnentstellende Fehler eingeschlichen.

Auf Seite 95 erste Spalte Zeile 30 von oben muß es heißen: „Unterschreitungsdauer" (statt „Unterschreibungsdauer"). Der dritte Satz des letzten Absatzes Spalte 1 auf Seite 95 ist in der Märznummer verstümmelt wiedergegeben. Es muß richtig heißen:

„Die darauf zur Begutachtung berufene preußische Landesanstalt für Gewässerkunde nahm das von dem preußischen Rheinschiffahrtsinspektor aufgestellte Prinzip für die Ermittlung der gleichwertigen Wasserstände an, ermittelte die bei Köln zwischen den Jahrfünften 1886/90 und 1901/05 eingeretene Tieferbettung zu 28 cm und schlug in ihrem Gutachten zwei sogenannte gleichwertige Wasserstände (Gl. W.) vor, von denen der eine kurz als Gl. W. 1908 bezeichnet, mit einer aus dem Jahrfünft 1901/05 ermittelten 47tägigen Unterschreitungsdauer dem Stand von 1,50 m Kölner Pegel entsprechen soll, während der andere als Gl. W. 1,22 Köln bezeichnet, mit einer gleichfalls aus dem Jahrfünft 1901/05 ermittelten 20tägigen Unterschreitungsdauer dem Stand von 1,50—0,28=1,22 m Kölner Pegel entspricht."

In der Spalte 2 auf Seite 95 muß es auf Zeile 28 von oben heißen:
„charakterisierte“ statt „herabtarifierte“.
Auf Seite 96 Tabelle 1, 2. Spalte Kopf und auf Seite 98 Tabelle 2, 2. Spalte Kopf, muß es heißen:
„Wasserstand Kehl“ statt „Wasserstandzahl“.
Auf Seite 97 Spalte 1 ist in Zeile 3 einzufügen:
„März“ (nach „Ende“).
Auf derselben Seite Spalte 1 muß es heißen in Zeile 24 von unten:
„zwei“ (statt „drei“).
In der zweiten Spalte muß es auf Seite 97 in Zeile 17 von unten heißen:
„hiernach“ (statt „hierdurch“).
Auf Seite 98 muß es heißen in Spalte 1, Zeile 9 von unten „1,60 bis 1,70 m“ (statt 1,00 bis 1,70 m“).

Die Binnenschiffahrt bei der Beratung des Verkehrshaushalts im Reichstag

Abgeordneter Engberding (D. V.), Münster: „Wir haben bei Einbringung des Haushaltsetats von fast allen Rednern gehört, daß man in wirtschaftlichen Fragen die Politik ausschalten soll. Ich meine, dies gilt ganz besonders bei dem Etat des Reichsverkehrsministers, wo es sich doch lediglich um Fragen der Wirtschaft handelt. Bedauerlicherweise ist in einer Rede, die der Herr Abgeordnete Mollath kürzlich hier gehalten hat, der Verwaltungsrat der Reichsbahn-Gesellschaft und speziell das Mitglied des Verwaltungsrates, Generaldirektor Ott, mit in die Debatte hineingezogen worden. Es handelte sich da um den Erwerb von Aktien der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft durch die Reichsbahn-Gesellschaft. Ich bedauere, auf diese Sache kurz eingehen zu müssen, da mir die ganze Entwicklung der Dinge vollkommen bekannt ist. Es bestehen hier doch große Mißverständnisse, die aufzuklären vielleicht auch im Interesse dieses Hauses liegen dürfte. Die Ausführungen des Herrn Kollegen Mollath, die einen Zwischenruf durch den Herrn Kollegen Groß vom Zentrum erfuhren, sind in der gesamten Presse entstellt wiedergegeben worden, und aus der Presse geht hervor, daß hier der Zwischenruf gemacht worden sei, beim Verkauf dieser Aktien an die Reichsbahn-Gesellschaft habe Generaldirektor Ott ein gutes Geschäft gemacht. Der Herr Kollege Groß hat mir auf meine Anfrage ohne weiteres erklärt, daß er weder den Namen Ott gehört, noch bei seinem Zwischenruf in Betracht gezogen habe; er habe sagen wollen, daß lediglich die Reichsbahn ein gutes Geschäft gemacht habe, da die Kurse der Schiffahrtspapiere in der Zeit gestiegen seien. Natürlich hat der Herr Kollege Mollath die Wendung gebraucht, der Verkauf der Aktien sei nur dadurch möglich gewesen, daß der Generaldirektor der Rhein- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft gleichzeitig im Verwaltungsrat der Eisenbahn sitze. Ob darin eine Beleidigung zu erblicken ist, weiß ich nicht. Aber ich möchte doch kurz skizzieren, wie die Dinge eigentlich gelaufen sind.

Ein großes Aktienpaket der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft wurde durch einen Zufall, möchte ich sagen, der mit der Liquidation der Firma Stinnes zusammenhängt, frei. Um dieses Aktienpaket bemühten sich mehrere Firmen, so auch die Hamburg—Amerika-Linie, und die Verhandlungen liefen schließlich dahin, daß dieses Paket zwischen der Hamburg—Amerika-Linie und der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft geteilt wurde. Die Ursache ist klar gewesen. Das Paket mußte verkauft werden, und es ist an die Genannten verkauft worden. Ich für meinen Teil, der ich 25 Jahre sowohl mit der Reichseisenbahn als auch mit den Wasserstraßen beruflich zu tun habe, kann feststellen, daß das Verhältnis der Reichsbahn, der früheren preußischen Bahn, zu den Wasserstraßen immer ein gespanntes gewesen ist, und als ich noch Mitglied des preußischen Landtages war, war der Herr Minister preußischer Beamter, und er wird mir wohl zugeben, daß ich schon im preußischen Landtag dieses schlechte Verhältnis skizziert habe. Es hat immer eine scharfe Konkurrenz zwischen der Eisenbahn und den Wasserstraßen bestanden. Um diese Konkurrenz zu bekämpfen, auf tarifarischem Gebiete auszuschalten, war es notwendig, den Repräsentanten der deutschen Binnenschiffahrt, das ist Herr Ott, in den Verwaltungsrat der Reichseisenbahn zu wählen, da er hier ausgleichend wirken kann. Nun hat sich die Reichseisenbahn aktiv an der Binnenschiffahrt beteiligt. Ich begrüße das; denn viele Konkurrenzkämpfe der Reichsbahn gegenüber der Binnenschiffahrt sind dadurch entstanden, daß die Reichsbahn nicht über die tariflichen Maßnahmen der Schiffahrt und deren Auswirkungen informiert war und daß sie vielleicht manchen Informationen nicht voll getraut hat. Die Reichsbahn sitzt jetzt im Aufsichtsrat einer der größten Binnenschiffahrtsunternehmungen Deutschlands, ich glaube, mit zwei Herren; sie hat es in der Hand, sich über alle Vorgänge in der deutschen Binnenschiffahrt zu informieren, und kann nun auf unsere berechtigten Wünsche nicht mehr die Antwort geben, die sie uns früher erteilt hat, die Dinge lägen anders oder ähnliches. In diesem Sinne begrüße ich es, daß gerade die Reichsbahn-Gesellschaft sich aktiv an der Binnenschiffahrtsgesellschaft beteiligt hat. Es ist auch meines Erachtens selbstverständlich, daß hierfür nur die Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Frage kommen konnte, deren Aktienmehrheit bereits seit langen Jahren in den Händen des preußischen Bergfiskus liegt. Man hat es also mit einer schon in etwas verstaatlichten Gesellschaft zu tun, und es war meines Erachtens logisch, daß die Reichsbahngesellschaft auf diese halbstaatliche Gesellschaft zurückgriff. So sind die Dinge verlaufen, und alles andere, was darüber gesprochen wird, ist bestimmt nicht richtig.

Mir will auch scheinen, daß bei den Auseinandersetzungen hier noch Kräfte mitgewirkt haben — ich weiß nicht, woher, aber ich habe Anhaltspunkte dafür —, die man besser von vornherein ausgeschaltet hätte.

Aber ich will eines nicht übergehen. An diesem gespannten Verhältnis zwischen dem Reiche einerseits und der Reichsbahngesellschaft andererseits, von dem ich zu Anfang sprach, ist auch die Reichsbahn nicht ganz unschuldig. Ich denke gar nicht daran, eine solche Auffassung aufkommen zu lassen. Ich will nur — ich glaube, der Herr Kollege Schumann hat es schon getan — auf das geringe Entgegenkommen hinweisen, das die Reichsbahn dem Verkehrsministerium bei der Einbringung der Binnenumschlagtarife zeigt. Auch diejenigen Tarifanträge — ich spreche hier zum Beispiel aus dem Bezirk Hannover, die dazu dienen würden, die englische Kohle weiter von der Küste zurückzudrängen oder auch selbst von Berlin fernzuhalten — ich mache darauf aufmerksam, daß heute noch englische Kohle nach Magdeburg geht —, alle diese Anträge und Verhandlungen des Reichsverkehrsministeriums sind erfolglos verlaufen.

Nun einiges zum Etat. Ich möchte erst auf die Verreichlichung der Wasserstraßenbehörden zurückkommen. Es ist vielleicht gut, auf die historische Entwicklung der Dinge zurückzugreifen. Als wohl im Jahre 1921 die Wasserstraßen

von den Einzelstaaten auf das Reich übergingen, war ich Mitglied des preußischen Landtags und habe im Plenum das Referat gehabt. Ich glaube, daß zu der Zeit kaum ein preußischer Beamter in leitender Stellung daran gedacht hat, daß man nun die Wasserstraßen verreichlichen wolle, daß aber die Behörden, die notwendig sind, um die Wasserstraßen zu betreiben, ewig bei Preußen bleiben sollten. Daran hat damals wohl kaum einer gedacht.

Später haben sich die Dinge anders entwickelt und sind so weit gelaufen, daß der Staatsgerichtshof ein Urteil dahingehend gefällt hat, daß diese Wasserstraßenbehörden verreichlicht werden können. Ich weiß, daß Preußen auf dieses „können" besonderen Wert legt. Ich will nicht hoffen, daß es diesen Wert hat, denn so, wie die Verhältnisse sich heute gestaltet haben, können sie ganz sicher nicht bleiben. Ich brauche nicht näher darauf einzugehen, ganz abgesehen davon, daß das Reich heute einen Betrag von 15 Millionen Mark für die Hilfsstellung der preußischen Beamten zu zahlen hat, der meines Erachtens, wenn diese Stellen in Reichsstellen umgewandelt werden können, erheblich heruntergesetzt werden kann. Im Ausschuß sagte man sich: selbstverständlich müssen die Wasserstraßenbehörden verreichlicht werden, nur dürfen keine höheren Kosten entstehen. Ich glaube, der Herr Minister wird uns hierüber demnächst einen Kostenanschlag unterbreiten. Wenn dieser das ergibt, was wir alle hoffen, dann ist, glaube ich, die Zeit gekommen, die Ueberführung der Wasserstraßenbehörden in Reichsbehörden in möglichst kurzer Frist vorzunehmen.

Herr Kollege Schumann sprach davon, daß unser Kanalsystem weiter ausgebaut werden müsse. Vor allen Dingen bitte ich Sie, Herr Minister, auch an dieser Stelle nochmals dringend, die begonnenen Bauten so schnell als möglich zu Ende zu führen. Ich will sie Ihnen noch einmal nennen. Abgesehen von dem großen Stück des Mittellandkanals von Peine nach Magdeburg, ist es vor allen Dingen der Lippe—Seitenkanal und bei diesem an erster Stelle die Strecke von Datteln nach Wesel. Es würde auch dem Laien, wenn man hier eine Karte aufhängen würde, klar sein, daß es unbedingt erforderlich ist, an erster Stelle hier für Fertigstellung zu sorgen. Müssen doch heute alle Güter, die z. B. von Mitteldeutschland nach Rotterdam oder Antwerpen gefahren werden, über Duisburg geleitet werden, statt den kürzeren Weg direkt von Datteln nach Wesel zum Rhein zu nehmen. Ich weiß, Herr Minister, Sie haben in diesen Jahre 20 Millionen Mark für diesen Bau ausgeworfen und Sie werden mir nachher sagen, ein Mehr war unmöglich, weil man es praktisch nicht verarbeiten könne. Aber ich bitte doch dringend, diese Frage noch einmal zu prüfen. Ich habe mir z. B. sagen lassen, daß teilweise noch Grunderwerbsverhandlungen notwendig sind. Ich bitte Sie also von dieser Stelle aus dringend, das ins Auge zu fassen.

Weiter handelt es sich darum, daß man das Stück von Hamm nach Lippstadt ausbaut. Hier ragen die Brücken in die Luft, sie stehen kahl da und müssen unterhalten werden. An der Strecke von Hamm nach Lippstadt — ich weiß nicht, ob es 15 oder 20 km sind — sind annähernd 7000 Erwerbslose. Das kommt zum großen Teil daher, daß auch hier Reichsunternehmungen in Lippstadt — es waren Fabriken verschiedenster Art — stillgelegt werden mußten. Für diese Leute ist natürlich irgendwelche Beschäftigung an anderer Stelle nicht zu finden. Ich bitte den Herrn Minister, auch diesem Ausbau sein Augenmerk zuzuwenden.

Lassen Sie mich noch kurz die Frage streifen, ob es unbedingt erforderlich ist, daß unsere Wasserstraßen sich selbst tragen. Herr Kollege Schumann hat eben schon gesagt, es könne auch Zeiten geben, wo man von diesem Prinzip abweichen müsse. Ich glaube, die Zeiten sind heute gekommen. Es ist meines Erachtens gänzlich unmöglich, unentwegt das Ziel zu verfolgen: jede Wasserstraße muß sich verzinsen. Wir müssen hier einmal ein Auge zudrücken und sagen: bei unserem Etat von etwa 180 Millionen kann man auch einmal eine oder zwei Millionen auf dem Konto der Rentabilität der Wasserstraßen streichen. Warum soll den ein Reichsunternehmen nun unter allen Umständen rentieren, wo viele Privatunternehmungen kaum noch leben können.

— So ist es, Herr Mollath. Hier bei Ihnen in Berlin mag es ja anders sein, aber allgemein ist es nun mal so. Der Herr Reichsfinanzminister, der die zwei letzten Tage den Platz hier an der Ecke eingenommen hat, wird Ihnen schon sagen können, wieviel Betriebe in Deutschland, rein prozentual gerechnet, mit Unterbilanz arbeiten. (Zuruf: Das Reich auch!)

— Das Reich gewiß — deshalb, sage ich, ist es nicht durchzuführen, daß man immer wieder den Grundsatz aufstellt: die Wasserstraßen sollen sich, einerlei wie die Wirtschaftslage sich gestaltet hat, unter allen Umständen selbst tragen. Ich möchte den Herrn Minister dringend bitten, von diesem Prinzip wenigstens zeitweise abzugehen. Das wäre das, was ich an dieser Stelle auszuführen hätte. Ich behalte mir vor, zu den einzelnen Titeln noch zu sprechen. Auf die Beamtenfrage wird, soweit das noch nicht geschehen ist, mein Kollege Seibert noch zurückkommen."

Dr. Wienbeck (DNV.), Abgeordneter: " . . . Nun ein kurzes Wort über die Wasserstraßen. Der Herr Vorredner hat auf die Bedeutung des Lippe-Seitenkanals hingewiesen und hat aus eigner Kenntnis die Notwendigkeit des Baues dieses Kanals, die wir auch betonen, begründet. Ich möchte außerdem auf die Anträge zurückkommen, die mein Parteifreund Schultz (Bromberg) bereits im Ausschuß begründet hat, z. B. auf den Ausbau des Pregels zwischen Insterburg und Bubainen. Der Herr Minister hat damals gesagt, daß dieser Antrag vorläufig dadurch aufgehalten würde, daß Preußen die Kostenbeitragspflicht zu diesem Kanal nicht anerkannte, und mein Kollege Schultz hat gesagt, daß wir dafür eintreten würden, daß auch ohne Anerkennung dieser Kostenpflicht mit dem Ausbau des Pregels begonnen und fortgefahren würde. Ich möchte betonen, daß wir heute als gesamte Fraktion auf dem Standpunkt stehen, daß der Herr Reichsverkehrsminister so verfahren möge, ohne den preußischen Entschluß abzuwarten.

Wir wünschen ferner, daß der Mittellandkanal auf der Strecke Peine—Magdeburg weitergebaut wird. Ich stamme ja selbst aus der Gegend und kann sehr wohl beurteilen, wie segensreich der Weiterbau des Kanals nicht nur auf die Wirtschaft, sondern auch auf die Behebung der Arbeitsnot im ganzen wirken würde. Es handelt sich nicht allein um eine Notstandsarbeit, sondern auch um ein absolut notwendiges wirtschaftliches Instrument in einem Wirtschaftsgebiet, das, von großen Städten, von Bergwerken und Fabriken übersät, einen solchen Kanal ausgezeichnet brauchen kann. Ich kann mir nicht vorstellen, daß eine Unwirtschaftlichkeit mit dem Ausbau verbunden sein sollte. Den Herrn Reichsverkehrsminister möchte ich an das Wort eines früheren Minister bezüglich des Mittellandkanals erinnern und ihn bitten, auch seinerseits dieses Wort auszusprechen: „Ob Anleihe oder nicht, gebaut wird er doch". Daran müssen wir für den Mittellandkanal festhalten.

Wir treten ein für den Bau des Hansakanals Hamburg—Ruhrgebiet. Auch hier berührt es mich als Hannoveraner sympathisch, daß dieser Kanal über Minden, also unter Benutzung der Weser, geleitet werden soll. Ich möchte wünschen, daß auch dieser Bau nach Möglichkeit gefördert würde.

Die süddeutschen Wasser- und Kanalverhältnisse will ich hier nicht berühren, weil mein Freund Dr. Hanemann wahrscheinlich darüber sprechen wird."

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer.)

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Eröffnungs-Sitzung des Reichswasserstraßen-Beirates.

Der endgültige Reichs-Wasserstraßenbeirat trat am 13. April 1926 10 Uhr 30 Min. in Berlin zu seiner ersten Tagung zusammen.

Der Vorsitzende Reichsverkehrsminister Dr. Krohne machte zur Eröffnung einige grundsätzliche Ausführungen, in denen er darauf hinwies, daß 5 Jahre über die vorbereitenden Arbeiten für die Zusammenstellung dieses Kreises vergangen seien und begrüßte in den Erschienenen die prominenten Persönlichkeiten aus Wasserwirtschaft und Verkehrsleben, Köpfe und schaffende Hände.

Das Aufgabengebiet des Reichswasserstraßenbeirats umriß der Minister im Gegensatz zu den entsprechenden Umgrenzungen, die für den Reichseisenbahnrat und für den Beirat der Reichspostverwaltung gelten, damit, daß der Reichswasserstraßenbeirat in allen Angelegenheiten der Wasserstraßen mitzuwirken habe. § 3 der Verordnung über die Beiräte der Reichswasserstraßenverwaltung vom 26. 1. 1925 enthalte lediglich eine beispielsweise Aufzählung. Analog der Tätigkeit des Reichswirtschaftsrats habe auch der Reichswasserstraßenbeirat lediglich eine begutachtende Tätigkeit auszuüben. Der Minister hoffe aber, daß die Beschlüsse des Beirats durch ihren geistigen Inhalt eine solche Stoßkraft besitzen würden, daß keine Reichsregierung an ihnen vorbeigehen könne. Die Abgrenzung gegen die Aufgaben der Bezirksbeiräte fand der Redner darin, daß der Reichswasserstraßenbeirat sich auf die ganz großen Fragen zu beschränken habe. Besonders habe er das Recht, von den Einnahmen und den Ausgaben des ordentlichen und außerordentlichen Haushalts der Reichswasserstraßenverwaltung rechtzeitig Kenntnis zu erhalten.

Der Minister betonte die Schwierigkeiten der augenblicklichen Lage, die Wirtschaft liege so gut wie am Boden. Die finanzielle Lage des Reichs sei außerordentlich gedrückt und die Technik befinde sich derartig im Flusse, daß noch nicht abzusehen sei, welche Güter in späteren Jahrzehnten noch den Verkehr beanspruchen würden. Schließlich sei der besonderen Lage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, welche schwere Reparationslasten zu tragen habe, auch in ihren Beziehungen zu den übrigen Verkehrsunternehmungen Rechnung zu tragen. Dennoch bejahte der Minister die Notwendigkeit, auch heute große Verkehrspolitik zu betreiben und sich nicht nur auf das zu beschränken, was der Augenblick fordert. Ganz besonders gelte dies für Verkehrsanstalten, wie die Reichswasserstraßen, deren Vorbereitung Jahre erfordert. Es dürfe auf keinen Fall der Zustand eintreten, daß unsere Wirtschaft wieder in die Höhe komme und dann womöglich unzureichende Verkehrsmittel vorfinden würde.

Zum Schluß wies Dr. Krohne die Mitglieder des Reichswasserstraßenbeirats darauf hin, daß sie lediglich aus freier Ueberzeugung unbeeinflußt durch Weisungen und Instruktionen ihre Ausführungen zu machen hätten. Anschließend begrüßte der Minister die zahlreich anwesenden Ländervertreter und den Vertreter der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

Nach der geschäftlichen Konstituierung nahm der Beirat einen ausführlichen Vortrag des Ministerialdirektors Gährs im Reichsverkehrsministerium entgegen, welcher die außerordentliche Vielseitigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung hervorhob, die an der Donau im Felsen und an der Nordsee im Schwemmsand zu schaffen habe, welche an der Weichsel und an der Memel und dem Oberrhein wertvolle Teile und Erzeugnisse deutscher Arbeit verloren habe und sich heute in wesentlichen Teilen mit den internationalen Stromkommissionen abzufinden habe. Der Redner gab anschließend eine ausführliche Beschreibung der Aufgaben und Absichten der Reichswasserstraßenverwaltung im Seegebiet, um Königsberg und Elbing, Stettin, Rostock, Wismar und all die andern Ostseehäfen in neuzeitlicher Weise dem Weltverkehr erschlossen zu halten, um Hamburg, Bremerhaven und Emden für die größten Schiffe des Weltverkehrs zugänglich zu machen und den Regelfrachtschiffen des Seeverkehrs den Zugang zu Deutschlands zweitgrößtem Hafen Bremen zu ermöglichen. Umfangreiche Arbeiten sind zur Erschließung des Hinterlandes der genannten Häfen zu schaffen und großes ist bereits an Oder und Elbe und auf den märkischen Wasserstraßen, an der Weser und Ems sowie am Rheinstrom aufgebaut worden. Die Darstellung der großen Aufgaben, welche die Schaffung eines einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes zwischen Rhein und Elbe (Mittellandkanal) und zwischen Rhein und Donau sowie zur Erschließung Württembergs durch die Neckarkanalisierung noch zu bewältigen hat, wurde eingehend erörtert. Die technischen Schwierigkeiten werden sich trotz ihrer erheblichen Ausmaße bewältigen lassen, die finanziellen Schwierigkeiten seien aber heute so außerordentlich, daß eine bestimmte Frist für die Fertigstellung der im Gange befindlichen Arbeiten nicht genannt werden könne.

Im Anschluß an den beifällig aufgenommenen Vortrag brachte Staatsminister a. D. Graf von Roedern den Wunsch des Beirats zum Ausdruck, nun er konstituiert sei, vor der Entscheidung der Parlamente Gelegenheit zur Begutachtung der Haushaltsanschläge der Reichswasserstraßenverwaltung zu geben, was durch den Vorsitzenden auch in Aussicht gestellt wurde.

Die schwierige Frage der zukünftigen Organisation einer eigenen Reichswasserstraßenverwaltung wurde von dem Beirat nicht erörtert. Gemäß einem Antrage seines Mitgliedes, des bayerischen Ministerpräsidenten Held beschränkte sich der Beirat vielmehr auf Kenntnisnahme der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums, welche die bisherige Entwicklung des Streits darstellte. Der Reichswasserstraßenbeirat wird sich mit dieser Frage noch eingehend zu befassen haben, jedoch erst dann, wenn das Programm der Reichsregierung bis in seine Detaile durchgearbeitet und eine vorherige Erörterung mit den Länderregierungen durchgeführt sein wird.

Für diese Vorarbeiten mußte erst das Urteil des Staatsgerichtshofes, der bekanntlich zugunsten der Reichsregierung entschieden hat, die Voraussetzungen schaffen.

Ueber das in Aussicht genommene 6-klassige Güterklassenverzeichnis für die Schiffahrtabgabentarife der Reichswasserstraßen berichtete Oberregierungsrat Utpot vom Reichsverkehrsministerium, der auf die Notwendigkeit schärfster Kalkulation wegen des Niederliegens des Frachtenmarkts hinwies und betonte, daß durch die Schaffung des neuen stärker gegliederten Güterklassen-Verzeichnisses ebenso wenig wie bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Erstellung von Ausnahmetarifen ausgeschlossen werden soll. Das Güterverzeichnis wurde daraufhin dem Hauptausschuß überwiesen.

Ein Antrag des Direktors Roeschlein, Nürnberg, auf Ermäßigung der Schleppgebühren der Kettenschleppschifffahrt auf dem Main wurde wegen Unzuständigkeit zurückgestellt, da die Schleppschiffahrt durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft betrieben wird.

Generaldirektor Silverberg brachte hierauf die Frage der Wasserumschlagtarife und damit das ganze Problem des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt zur Sprache.

Minister Dr. Krohne regte an, diese Angelegenheit einer gemeinschaftlichen Beratung des Hauptausschusses des Reichswasserstraßenbeirates mit dem zuständigen Ausschuß des Reichseisenbahnrates vorzubehalten.

Ein Antrag des Gewerkschaftssekretärs Rudolph auf Gewährung von Tagegeldern fand nicht die Zustimmung des Beirats.

Weltkraftkonferenz in Basel. Bei Anlaß der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftausnutzung in Basel wird vom 31. August bis 12. September 1926 auch eine Sondertagung der „Weltkraftkonferenz für elektrische Energie", in der 44 Staaten vertreten sind, darunter auch Deutschland, und die zum ersten Male gelegentlich der englischen Ausstellung in Wembley in der ersten Hälfte des Juli 1924 getagt hat, abgehalten werden. Bei den auf der Tagesordnung stehenden Beratungsgegenständen handelt es sich um äußerst wichtige Fragen, die z. Zt. im Vordergrunde der wirtschaftspolitischen Interessen stehen. Eine erste Gruppe wird sich mit der die Wasserläufe betreffenden allgemeinen Materie befassen, wobei auch die Schiffahrtsfragen behandelt werden. Auch den Turbinen, den elektrischen Maschinen und ihren einzelnen Bestandteilen wird diese Gruppe ihre Aufmerksamkeit zuwenden, sich weiterhin mit den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Kraftgewinnung und Binnenschiffahrt befassen. Eine zweite Gruppe wird den Austausch elektrischer Energie zwischen verschiedenen Staaten behandeln, sie wird allgemeine Richtlinien angeben über die Möglichkeiten des bestehenden und zukünftigen Kraftaustausches, seine Vor- und Nachteile und wird auch den Einfluß derjenigen Faktoren behandeln, die wie die nationale und internationale Gesetzgebung den Kraftaustausch erschweren oder hindern. Sie wird sich auch mit der Frage der Erhebung eines Zolles auf elektrischer Energie im Falle des Exportes und mit der juristischen Seite des Energieaustausches beschäftigen, auch den Einfluß des Energieaustausches auf den Betrieb der Kraftzentralen und den Gestehungspreis für elektrische Energie nicht unbeachtet lassen. / Aeußerst interessant für kohlenerzeugende Gegenden, namentlich für Braunkohlenbezirke, sind die Programmpunkte der dritten Gruppe, welche die wirtschaftlichen Beziehungen zu untersuchen haben wird zwischen der durch Wasserkraft erzeugten Energie und der auf kalorischem Wege erzeugten. Sie wird namentlich auch untersuchen, unter welchen Bedingungen die Verbindung von hydraulischer und kalorischer Energie sich vorteilhaft erweisen kann. Bekanntlich sind in den letzten Jahren in großen Dampfzentralen und in Dieselmotorenanlagen große Erfolge in der Erzeugung elektrischer Energie erzielt worden, sodaß man sich mit Recht fragen kann, ob nicht in Ländern, die über viel Kohle und Schweröle wie zugleich auch über Wasserkräfte verfügen, der Wasserkraftnutzung eine schwere Konkurrenz durch die kalorische Nutzung entstehen wird. / Mit der Anwendnug elektrischer Energie in der Landwirtschaft befaßt sich eine vierte Gruppe. Sie soll einen Ueberblick über den gegenwärtigen Stand der Anwendung vorlegen. Bekanntlich ist auch z. Zt. in der Schweiz eine Enquete im Gang über die Verwendung elektrischer Energie in der Landwirtschaft und sie wird voraussichtlich interessante Resultate zeitigen. / Die fünfte Gruppe behandelt die Elektrifikation der Bahnen. Unter den Spezialfragen, die diese Gruppe behandeln wird, befinden sich folgende: Auswahl des Elektrifikationssystems, die Zentralen, die Transformerstationen, die Ausrüstung der Linien, der Motorwagen und anderer Fahrzeuge, die auf den elektrifizierten Strecken Verwendung finden. Nicht außer Betracht sollen die Fragen wirtschaftlicher Natur gelassen werden, wobei besonders die Fragen der elektrischen Traktion berücksichtigt werden sollen, die sich nicht in Zahlen ausdrücken lassen. / Das Deutsche Nationale Komité der Weltkraftkonferenz, das seit 1924 als ständiger Ausschuß innerhalb des deutschen Verbandes Technisch-Wissenschaftlicher Vereine besteht und dem die an diesen Fragen interessierten Behörden und behördlichen Organisationen, die wirtschaftlichen Spitzenverbände sowie die Technisch-Wissenschaftlichen Vereine angehören, hat die Vorarbeiten für die Baseler Konferenz bereits aufgenommen. / Für jede der fünf Gruppen werden die einzelnen Länder je einen Referenten stellen. Als Obmänner der Arbeitsausschüsse sind tätig die Herren Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. George de Thierry, Berlin; Direktor Dr. Haas, Rheinfelden; Geh. Baurat Dr. Oskar von Miller, München; Direktor Petri, Stettin und Reichsbahndirektor Wechmann, Berlin.

Befähigungsnachweis für Haff- und Fluß-Schiffer. Der XIII. Deutsche Seeschiffarts-Tag, zu dem sich der Deutsche Nautische Verein und der Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine sowie die diesen beiden großen Verbänden angeschlossenen Einzelorganisationen alljährlich vereinigen, um über die praktischen Fragen der Seeschiffahrt zu beraten, fand in diesem Jahr am 23. März im Bürgerschaftssaal des Lübecker Rathauses statt. Im Rahmen der umfangreichen Tagesordnung sprach auch der Seefahrtsschullehrer Herr Weltzien über das Thema „Befähigungsnachweis für Haff- und Flußschiffer". Der Redner führte folgendes aus: „Zuerst im Jahre 1904 auf dem Verbandstag Deutscher Seeschiffervereine und dann wieder auf dem 5. Deutschen Seeschiffahrtstage 1913 wurde mit großer Mehrheit beschlossen, bei den damals zuständigen Regierungsstellen zu beantragen, eine Verordnung zu erlassen, nach welcher von den Führern von Fluß- und Haff-Fahrzeugen auf den von Seeschiffen befahrenen Gewässern der Nachweis der Befähigung verlangt wurde. Zur Vorbereitung und Klärung der Angelegenheit wählte der 5. Deutsche Seeschiffahrtstag eine Kommission mit dem Auftrag, dem 6. Deutschen Seeschiffahrtstag Bericht zu erstatten und endgültig formulierte Anträge zu unterbreiten. Diese Kommission hat dann im Laufe des Jahres in mehreren Vollsitzungen sowie Unterkommissionen teilweise unter Mitwirkung von Regierungsvertretern die ganze Sache eingehend durchberaten und ein Mindestmaß von Anforderungen aufgestellt, die im Interesse der Sicherheit der Seeschiffahrt verlangt werden müssten. Kurz vor dem 6. Seeschiffahrtstag, auf dessen Tagesordnung dieser Punkt bereits gestellt war, erschien ein vom Bundesrat veröffentlichter Entwurf einer Bekanntmachung, betreffend den Befähigungsnachweis der Schiffer auf Binnenschiffen. Der Ausschuß beschloß deshalb, dem VI. Deutschen Seeschiffahrtstag wohl einen Bericht über die Tätigkeit der Kommission zu erstatten, aber gleichzeitig den Antrag zu stellen, die ganze Materie an die Kommission zurückzuverweisen mit dem Auftrag, Stellung zu nehmen zu dem Entwurf des Bundesrats und gegebenenfalls eine Anpassung der Vorschläge der Kommission an den Regierungsentwurf zu ermöglichen. Der VI. Deutsche Seeschiffahrtstag stimmte diesen Vorschlägen zu. Leider unterbrach dann der Krieg zunächst die weiteren Arbeiten der Kommission. Jedoch schon im April 1918 nahm die Kommission auf Veranlassung der Regierung ihre Arbeiten wieder auf und trat erneut zusammen, wiederum unter Teilnahme von Regierungsvertretern. Es wurde beschlossen, als Abschluß der Arbeiten der Kommission eine gemeinschaftliche Sitzung derselben mit einer Kommission der Vertreter der Binnenschiffahrt stattfinden zu lassen. Durch den Waffenstillstand und die nachfolgende Staatsumwälzung ist es indessen hierzu nicht mehr gekommen. Seit dieser Zeit warten die interessierten Kreise vergeblich, daß die Regierung die Sache weiter verfolgt und endlich eine Verordnung erscheinen läßt, die einen Befähigungsnachweis von den Führern dieser Fahrzeuge, wenigstens in den von Seeschiffen befahrenen Gewässern verlangt. / Auf eine Anfrage am 24. Februar 1926 betr. der Einstellung der Regierung führte ein Vertreter der Hamburger Regierung u. a. aus: „Da das Reich es abgelehnt hat, auf Gund der Bestimmungen betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, den Befähigungsnachweis für die Führer der auf deutschen Gewässern verkehrenden Fahrzeuge allgemein einzuführen, hat die Hamburger Polizeibehörde mit den interessierten Behörden Verhandlungen wegen des Erlasses einer entsprechenden Verordnung für den Hamburger Hafen aufgenommen. Es steht zu erwarten, daß diese Verhandlungen baldigst zum Abschluß gelangen". / Muß erst wieder eine Katastrophe eintreten, wie seinerzeit die Ihnen allen bekannte Primus-Katastrophe auf der Unterelbe, ehe Wandel geschaffen wird? Die Seeamtsverhandlungen geben von Zeit zu Zeit ein Bild davon, was für Zustände auf der Unterelbe in Bezug auf die Führer der kleinen Fahrzeuge herrschen. Ein Spruch des Hamburger Seeamts vom 2. März 1926 anläßlich einer Kollision auf der Unterelbe enthält folgenden Satz: „Es sollte gesetzlich vorgeschrieben sein, daß die auf der Unterelbe verkehrenden Dampf- und Motorfahrzeuge nicht nur mit Kompaß und Karte zu versehen, sondern auch mit entsprechend vorgebildeten Führern zu besetzen sind". / Aehnlich wie auf der Unterelbe liegen die Verhältnisse auf den Unterläufen der Weser und Oder, auch von dort kommen von den Schiffsführern und Lotsen ständig

Klagen über mangelnde Kenntnis der einschlägigen Verordnungen seitens der Führer der kleinen Fahrzeuge. Der Referent stellt folgenden Antrag:

„Der XIII. Deutsche Seeschiffahrtstag hält es im Interesse der Seeschiffahrt für dringend erforderlich, daß möglichst bald eine Verordnung erlassen wird, enthaltend Bestimmungen über den Befähigungsnachweis für die Führer von Fluß- und Haffahrzeugen auf den von Seeschiffen befahrenen Gewässern. / Ferner wollte der XIII. Deutsche Seeschiffahrtstag schon heute eine Kommission ernennen, die sich erneut mit dieser Materie zu befassen hat."

In Verfolg dieses Antrages wurde ein siebengliedriger Befähigungsnachweis-Ausschuß des Seeschiffahrtstages gewählt, der nach Abschluß der vorbereitenden Arbeiten mit der zuständigen Spitzenkörperschaft der deutschen Binnenschiffahrt Verbindung aufnehmen soll. / Die von Herrn Weltzien gemachten Ausführungen sowie der von der Versammlung angenommene Beschluß, den Erlaß einer den Befähigungsnachweis für die Führer von Fluß- und Haff-Fahrzeugen auf den von Seeschiffen befahrenen Gewässern regelnden Verordnung zu fordern, sind inzwischen für die Unterelbe durch die im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 29 vom 26. 3. 1926 veröffentlichten Verordnungen über

a) Sicherung der Personen- und Güterbeförderung im Hamburger Hafen,
b) den Befähigungsnachweis der Führer aller mit Maschinen oder Motorkraft bewegten Flußschiffe, die im Hamburger Hafen der Personen- und Güterbeförderung dienen,
c) den Befähigungsnachweis der Besatzung der auf der Elbe verkehrenden Passagierdampfer,

überholt.

Schnellverkehrsmittel auf dem Wasser. Einem in der „Westdeutschen Landeszeitung" erschienenen Aufsatz des Ingenieurs Werner Löcknitz „Ein neues Schnellverkehrsmittel. Die erste deutsche Gleitbootlinie" entnehmen wir folgende Ausführungen:

„Das Prinzip der Gleitboote besteht darin, daß sich der sehr breit und flach gebaute Bootskörper, der mit einem schräg nach hinten abfallenden Boden ausgerüstet ist, mit zunehmender Geschwindigkeit mehr und mehr aus dem Wasser heraushebt um schließlich bei voller Fahrt nicht mehr das Wasser zu durchschneiden, sondern vermöge seines flachen schrägen Bodens auf der Oberfläche dahinzugleiten. Dadurch, daß der Wasserwiderstand umgewandelt wird, ist es möglich, bei Gleitbooten schon mit verhältnismäßig geringen Maschinenleistungen ganz außerordentliche Geschwindigkeiten zu erzielen. Erwähnt sei, daß auch der Weltgeschwindigkeitsrekord im Wassersport von einem Gleitboot mit der phantastischen Geschwindigkeit von 137 km pro Stunde gehalten wird. Die neugegründete Dresdener Gleitboot-Verkehrsgesellschaft beabsichtigt, bereits in den nächsten Wochen mit einem Geroß-Gleitboot den Verkehr zwischen Schandau und Dresden zu eröffnen. Das Fahrzeug vermag insgesamt 30 Personen zu befördern und erreicht bei voller Fahrt eine Geschwindigkeit von etwa 50 bis 60 km in der Stunde. Als Kraftquelle dient ein am Hinterende des Bootes in zirka 2,50 Meter Höhe eingebauter Sechszylindermotor, der bei 1200—1400 Touren pro Minute eine Leistung von etwa 300 PS entwickelt. Der Motor treibt nicht, wie sonst üblich, eine Wasserschraube, sondern einen zweiflügligen großen Luftpropeller, wie er bei Flugzeugen verwendet wird. Es hat sich nämlich gezeigt, daß bei den in Frage stehenden hohen Geschwindigkeiten und Tourenzahlen eine Luftschraube einen besseren Wirkungsgrad ergibt, als ein Wasserpropeller. Außerdem ist die Montage der Luftschraube denkbar einfach, da sie direkt auf der Motorwelle befestigt wird, während für eine Wasserschraube stets ein schwerer und ziemlich komplizierter Uebertragungsmechanismus erforderlich ist. Endlich würden sich voraussichtlich auch dadurch Schwierigkeiten bei Anordnung einer Wasserschraube ergeben haben, daß sich bekanntlich das Gleitboot während der Fahrt mehr über als im Wasser befindet. Aus allen diesen Gründen hat man der Luftschraube den Vorzug gegeben, die sich bereits früher in Sportgleitbooten vortrefflich bewährt hat. Um das Boot bei einem eventl. Versagen des Motors manövrierfähig zu erhalten, sind außer dem Hauptmotor noch zwei kleinere Hilfsmotoren vorhanden, die eine Wasserschraube antreiben, und dem Fahrzeug eine Geschwindigkeit von etwa 20 Kilometer pro Stunde zu verleihen vermögen. Die Steuerung erfolgt durch zwei am Hinterende angebrachte Steuerruder, die weit auseinander liegen, und durch den großen wirksamen Hebelarm eine ungewöhnlich gute Manövrierfähigkeit gewährleisten. Der Stand für den Steuermann ist erhöht über der Fahrgastkabine angeordnet, wodurch eine bei der hohen Geschwindigkeit doppelt wichtige gute Uebersicht über die Fahrbahn erreicht wird. Die Außenformen der Kabine selbst sind allseitig sorgfältig abgerundet, um der Luft beim Durchschneiden einen möglichst geringen Widerstand entgegenzusetzen. Der Bootskörper besitzt auf der Unterseite zwei Stufen, die beim Anfahren ein schnelles und sicheres Herausheben aus dem Wasser gewährleisten. Im übrigen ist durch Anordnung eines Doppelbodens und Einbau von wasserdichten Schotten für die Sicherheit der Passagiere weitgehendst Sorge getragen worden. Der Tiefgang des ganzen Bootes beträgt nur etwa 30 cm, so daß selbst bei niedrigem Wasserstand ein sicherer Verkehr möglich ist."

Forschungsinstitut für Wasserbau und Wasserkraft. Der bekannte Schöpfer des Deutschen Museums, Dr. Oskar von Miller, hat bei der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft angeregt, ein Wasserbau- und Wasserkraft-Forschungs-Institut am Walchensee zu errichten, um die Möglichkeit zu schaffen, die in den verschiedenen Laboratorien im kleinen Maßstab bereits angestellten Versuche im großen zu ergänzen und zu überprüfen, nicht nur im Laboratorium, sondern auch in der freien Natur. Für ein derartiges Forschungsinstitut bildet das Walchensee-Gebiet einen besonders geeigneten Platz. Dort stehen auf denkbar kleinstem Raum die verschiedenen Gelände-Formationen, verschiedene Bodenarten, verschiedene Wasserläufe, Seen mit erheblichen Spiegelschwankungen u. a. für Untersuchungen zur Verfügung; es sind ferner zahlreiche Bauten, wie Wehre, Einlaufbauwerke, Absturzbauwerke, Kanäle, Tunnels, Rohrleitungen u. a. vorhanden, an denen ständige Beobachtungen möglich sind. Dazu kommt die für Versuchszwecke außerordentlich wichtige Möglichkeit der beliebigen Wasserumleitung, die durch den unterhalb der Versuchsstrecke liegenden Walchensee-Speicher ermöglicht wird. Es wurde bereits eine Kommission gebildet, der als Sachverständige die Professoren Dantscher, Thoma und Engels, verschiedene Ministerialbeamte, die Leiter der bayerischen Großwasserkräfte sowie Ministerialdirektor Professor Gleichmann (Reichsverkehrsministerium) angehören. Die Kommission hat eine Denkschrift ausgearbeitet, auf Grund deren das Reich und das Land Bayern, die Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft, der Kreis Oberbayern, die Stadt München und die bayerischen Wasserkraftgesellschaften zur Teilnahme an den Arbeiten bestimmt wurden. Die Zuziehung weiterer deutscher Behörden und Unternehmungen, für die der Wasserbau und Wasserkraftforschungen von Interesse sind, ist in Aussicht genommen. Die Gründung des Institutes soll in nächster Zeit erfolgen; es war deshalb vor kurzem eine örtliche Besichtigung, an der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne mit den Fachreferenten für Wasserbau, Ministerpräsident Dr. Held und Minister Stützel, der Präsident der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft v. Harnack, die an der Bearbeitung der Denkschrift beteiligten Sachverständigen, der Direktor der Landesanstalt für Gewässerkunde, die Vorstände der staatlichen Wasserkraftgesellschaften u. a. teilnahmen. / Die Bauanlagen wurden eingehend besichtigt, die Pläne und die gedachte Arbeitsweise durch Dr. Oskar v. Miller, Prof. Dr. Thoma, Direktor Sommer erläutert. Von allen Seiten wurde der Ueberzeugung Ausdruck gegeben, daß das zu gründende Institut eine notwendige Ergänzung der vorhandenen Laboratorien und Versuchsanstalten bildet und daß von ihm ein außerordentlich großer Nutzen für die gesamte deutsche Wasserwirtschaft und eine Erhöhung des Ansehens deutscher Wissenschaft und Technik in der ganzen Welt zu erwarten ist.

Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt. Die wissenschaftlichen Forschungsarbeiten dieser aus Beiträgen einer großen Reihe deutscher Werften und Reedereien erhaltenen größten Schleppversuchsstation der Welt zeigten im Vorjahr eine erhebliche Steigerung gegenüber 1924. Insgesamt wurden 72 Modellformen sowie 105 Propeller erprobt; in zahlreichen Fällen wurde hierbei der Antrieb der geschleppten Modelle und die Schiffsform in ihrer Wirtschaftlichkeit sehr bedeutend verbessert. / Das Arbeitsgebiet der Anstalt erstreckte sich auf alle Arten von See- und Flußschiffen, sowie Boote, Schraubenpropeller, Schaufelräder, Leitapparate usw. Mit selbstfahrenden Modellen wurden Manövrierversuche mit Ruderdruckmessungen ausgeführt und die Ergebnisse in Veröffentlichungen der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

Rundfunk-Anlagen auf Binnenschiffen. Die Postverwaltung macht auf folgendes aufmerksam: Die Besitzer der Fahrzeuge der Binnenschiffahrt werden darauf aufmerksam gemacht, daß die auf ihren Schiffen usw. befindlichen Rundfunk-Empfangsanlagen gemäß Verordnung zum Schutze

des Funkverkehrs vom 8. März 1924 der Genehmigung der Deutschen Reichspost unterliegen. Die Anlagen sind bei dem zuständigen Postamt des Heimathafens des Schiffes anzumelden, an das auch die Gebühren von 2 Mk. monatlich — unter Umständen durch Postanweisung oder Zahlkarte — zu entrichten sind. Die Genehmigungs-Urkunde muß der Besitzer des Fahrzeugs bei sich führen, um sie auf Erfordern bei einer etwaigen Nachprüfung der Funk-Anlagen vorzeigen zu können. Falls die Genehmigungs-Urkunde nicht zur Stelle, setzt sich der Betreffende der Gefahr der Beschlagnahme der Anlage durch die Polizei aus.

Der Rhein-Wasserstraßenbeirat. Am 8. April tagten in Mannheim drei Ausschüsse des Rhein-Wasserstraßenbeirats, um zu schwebenden Fragen Stellung zu nehmen. Am Vormittage beschäftigten sich die Ausschüsse eingehend mit Angelegenheiten der Internationalisierung des Rheins. Am Nachmittage kam die Neckarkanalisierung zur Sprache. Als Unterlage diente hierbei die vom Reichsverkehrsministerium ausgearbeitete Denkschrift. Die Ausschüsse würdigten zunächst die aus Heidelberger Kreisen laut gewordenen Bedenken wegen angeblicher Verschandelung des Heidelberger Landschaftsbildes. Ein Mitglied war zweifelhaft, ob der Rhein-Wasserstraßenbeirat berufen sei, diese Frage zu entscheiden. Die Ausschüsse traten dieser Auffassung nicht bei, man kam zu der Ansicht, daß sich ein Weg finden lassen werde, die Staustufe bei Heidelberg auszuführen, ohne störend in das Landschaftsbild einzugreifen. Die Neckarbaudirektion gab die bestimmte Zusage, bei der weiteren Bearbeitung der Entwürfe maßgebende Baukünstler und Vertreter des Heimatschutzes ausgiebig zu beteiligen. Sodann kam die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zur Sprache. Ein Vertreter der Reichsbahn äußerte Zweifel, ob der Neckar den berechneten Verkehr erhalten werde. Andererseits hielt er die Verkehrsaussichten jedoch für so groß, daß er glaubte, mit erheblichen Einnahmeausfällen der Reichsbahn rechnen zu müssen. Ihm wurde erwidert, daß der Verkehr nach der bewährten Sympher'schen Methode berechnet sei. Bei den preußischen Kanälen habe die nach dieser Methode vorgenommene Schätzung sich als durchaus vorsichtig erwiesen. / Neue Wasserwege zeitigten neuen Verkehr. Infolgedessen habe sich bei den früher von Preußen ausgeführten Kanalprojekten die Befürchtung der Eisenbahn wegen erheblicher Verminderung ihrer Einnahmen als unrichtig, zum mindesten als weit übertrieben herausgestellt. Die von der früheren preußischen Wasserbauverwaltung, im Benehmen mit der preußischen Eisenbahnverwaltung, angestellten eingehenden Untersuchungen hätten gezeigt, daß die Wasserstraße durch Steigerung der allgemeinen Produktion in ihrem Einflußbereich den Eisenbahnen gerade an höher tarifierten Gütern eine erhebliche Menge zuführe, und dadurch den Ausfall an Einnahmen bei niedrig tarifierten groben Massengütern ausgleiche. Selbstverständlich lasse sich ein schlüssiger Beweis für den in zehn bis zwanzig Jahren eintretenden Verkehr nicht erbringen. Es würde zugegeben, daß sich die Wirtschaftlichkeit des Neckars seit Inangriffnahme der Arbeiten im Jahre 1920, infolge Erhöhung der Baukosten und Verminderung der Kraftwerkseinnahmen verschlechtert habe. Man müsse aber damit rechnen, daß sich die heutige schlechte Wirtschaftslage bis zur Inbetriebnahme des Kanals gebessert haben werde; auch sei nicht zu vergessen, daß bereits viele Millionen in den Kanal verbaut und völlig nutzlos ausgegeben seien, wenn die Arbeiten nicht fortgeführt würden. Mit Ausnahme des Vertreters der Reichsbahn sprachen sich die Ausschüsse einhellig für eine Fortführung der Arbeiten aus. Am folgenden Tage wurden den Mitgliedern des Rhein-Wasserstraßenbeirats die begonnenen Bauten gezeigt und die Pläne bei Heidelberg an Ort und Stelle vorgeführt.

Tagung der Rheinschiffahrts-Kommission. Am 14. April trat in Straßburg die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt zu einer neuen Tagung zusammen. Auf der Tagesordnung steht als wichtigster Punkt die Frage der Revision des Mannheimer Abkommens von 1868. Die Kommission wird sich auch mit der Prüfung des Berichts über den Stand der Rheinschiffahrt zu beschäftigen haben, der von dem amerikanischen Sachverständigen Hines auf Anregung des Völkerbundes ausgearbeitet worden ist. Auch das jüngst in Köln gebildete Zollkomitee, das sich mit der Anwendung des Zollsystems für den Rhein zu beschäftigen hat, trat in Straßburg zusammen, um dort seine Arbeiten fortzusetzen. In ihm sind alle Länder vertreten. Die Tagung der Rheinschiffahrtskommission wird voraussichtlich zwei Wochen dauern.

Neugestaltung des Duisburg-Ruhrorter Hafens. Am 14. April 1926 genehmigte der Preußische Staatsrat den vom Preußischen Staatsministerium eingebrachten Entwurf eines Gesetzes wegen Uebertragung der staatlichen Hafenanlagen zu Duisburg an eine Aktiengesellschaft. Der Begründung zu dem Gesetzentwurf entnehmen wir folgendes: Das Gebiet der Duisburg-Ruhrorter Häfen umfaßt gegenwärtig 169 ha Gesamtwasserfläche, dazu 143 ha Lager- und Umschlagsplätze, 100 ha Gelände, 13 ha Haus- und Gartengrundstücke und 250 ha Baugelände in der Rheinau, zusammen 677 ha. An Umschlagseinrichtungen sind vorhanden: 44 km Umschlagsufer, 116 Kräne, 169 Ladebühnen, 9 elektrische Kipper, 14 mechanische Kipper, 21 Elevatoren, 116 Speicher und Schuppen. / Die Verkehrsziffer in Millionen Tonnen zeigt, unter Heraushebung besonderer Jahrgänge, folgendes Bild:

1860	1.6 t
1903	13.64 t
1912	23.39 t
1913	27.26 t
1914	19.96 t
1919	6.23 t
1923	3.40 t
1924	20.79 t
1925	23.21 t

In dieser Zusammenstellung fällt besonders der starke Verkehrsrückgang auf, der während des Krieges eingetreten ist, und der Rückschlag, den die Besetzung des Hafengebietes im Jahre 1922-23, insbesondere die Zeit des passiven Widerstandes, der mächtigen Aufwärtsentwicklung des Hafens bereitet hat. In den beiden letzten Jahren hat der Verkehr aber wieder einen gewaltigen Aufschwung genommen und im vergangenen Jahre die Verkehrsziffer vom Jahre 1912 nahezu erreicht. Es steht zu hoffen, daß bei Besserung der Wirtschaftslage auch die bisherige Höchstleistung des Hafens aus dem Jahre 1913 bald überschritten sein wird. / Verbesserungsbedürftigkeit der Verwaltungsform. Der erfreuliche Aufschwung des Hafenverkehrs darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die heutige Verwaltungsform veraltet und vielfach verbesserungsbedürftig ist. Deshalb glaubt die Staatsregierung, an der gegenwärtigen Einrichtung der Hafenverwaltung um so weniger festhalten zu können, als die Duisburg-Ruhrorter Häfen nicht nur berufen sind, eine hervorragende Rolle bei der Bewältigung des Güterumschlages im rheinisch-westfälischen Industriebezirk zu spielen, sondern auch durch hochgradige Leistungen, sowie namentlich durch schnelle Abwicklung des Verkehrs und vorteilhafte Tarife ein Befruchter des Wirtschaftslebens zu sein. Die Staatsregierung betrachtet es demgemäß als eine unaufschiebbare, dringende Aufgabe, eine zeitgemäße Organisation zu schaffen. / Gründung einer Aktiengesellschaft. Aus diesen Gründen sieht der Gesetzentwurf die Uebertragung der staatlichen Häfen mit allen Grundstücken, Anlagen, Rechten und Verbindlichkeiten an eine Aktiengesellschaft vor. Eine Beteiligung des privaten Kapitals ist auch in dem neuen Entwurf nicht ins Auge gefaßt. Die Aktiengesellschaft soll allein mit der Stadt Duisburg gebildet werden, die den städtischen Hafen mit allen dazugehörigen Anlagen einbringen wird. Damit wird an der nunmehr schon über 20 Jahre bewährten Vereinigung der staatlichen und städtischen Häfen festgehalten. / Die Beteiligung am Aktienkapital. Für die Bemessung der Beteiligung ist das Verhältnis der von beiden Teilen einzubringenden Sachwerte maßgebend gewesen. Die Berechnung ergibt ein Gesamtvermögen der Aktiengesellschaft von 46 Millionen Reichsmark, wovon 31 200 000 Rm. vom Staat bezw. Ruhrfiskus und 14 800 000 Rm. von der Stadt Duisburg eingebracht werden. Hieraus ergibt sich als Verteilungsschlüssel das Verhältnis von etwa 2 : 1 oder für den Staat eine Beteiligung am Aktienkapital von 66⅔ % und für die Stadt eine solche von 33⅓ %. Entsprechend diesem Anteilsverhältnis werden dem Staat von den 16 Aufsichtsratsstellen zehn und der Stadt Duisburg sechs zugewiesen. Der bisherigen Uebung folgend, soll das Unternehmen nicht fiskalisch betrieben werden. Unter Verzicht auf eine Gewinnausschüttung wird die Generalversammlung über die Verwendung der Ueberschüsse nur zugunsten der Gesellschaft beschließen können. / Gesellschaftsform und Aktienkapital. Die Akt.-Ges. wird im übrigen die handelsübliche Form erhalten und ihren Sitz in Duisburg haben. Das Aktienkapital soll auf 18 Millionen Rm. festgesetzt werden. Eine Beteiligung privaten Kapitals ist auch für die Zukunft nicht beabsichtigt. Um auch den Hafeninteressenten Gelegenheit zur Mitwirkung

an der Verwaltung zu geben, soll ein Hafenbeirat gebildet werden aus sechs von der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu wählenden Sachverständigen. Die Umstellung der Hafenverwaltung soll auch für die Arbeiter und Angestellten, die zurzeit in ihrem Dienst beschäftigt werden, unter Wahrung der berechtigten Interessen der Arbeitnehmer und unter tunlichster Vermeidung von Härten vor sich gehen.

Lahn—Rhein-Kanal. Im Verkehrsausschuß des Reichstags stand am 25. März als einziger Punkt auf der Tagesordnung: Die Fertigstellung des Lahn-Kanals. Die unter dem Vorsitz des Abgeordneten Giesberts stattgefundene Beratung ergab eine erfreuliche Uebereinstimmung zwischen dem Ausschuß und den Vertretern des Reichsverkehrsministeriums. Die Abgeordneten Engberding und Neyses begründeten die mit reichhaltigem Material versehene Eingabe des Fulda-Kanal-Vereins e. V., dessen Forderung dahin geht, die Fertigstellung des Kanals mit größter Beschleunigung zu betreiben. Zu drei Viertel ist der Kanal bereits fertig. Den bereits vorhandenen 10 Schleusen sollen weitere drei Schleusen hinzugefügt werden, wodurch 66 km Fahrlinie geschaffen werden. Die Kosten werden auf 4½ Millionen Mark geschätzt. Die Finanzierung ist folgendermaßen gedacht:

a) das Reichsarbeitsministerium in Verbindung mit dem Preußischen Wohlfahrtsministerium soll einen Teil des Baukapitals aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge unter kulanten Bedingungen zur Verfügung stellen. In diesem Sinne würde die Durchführung des Kanalbaues die Arbeitslosigkeit, die im rheinischen Gebiet herrscht, erheblich mindern. Die Petenten verlangen zwar 90 % des Gesamtbaukapitals aus den Mitteln der Erwerbslosenfürsorge. Soweit werden die Ministerien zwar nicht gehen können, aber immerhin wird ein erheblicher Betrag hierfür zur Aufwendung gelangen können;
b) der Reichsverkehrsminister soll umgehend die notwendigen Schritte tun, um auch seinem produktiven Fonds Mittel zur Verfügung zu stellen, soweit die Erwerbslosenfürsorge nicht hinreicht;
c) es sollen sofort Verhandlungen mit den lokalen öffentlichen Verbänden (Gemeinden, Kreise, Industrieunternehmungen usw.) aufgenommen werden, zur Bildung einer auskömmlichen Zins- und Tilgungsgarantie für das Baukapital.

Der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums gab eine zusagende Erklärung ab. In der Debatte wurde u. a. hervorgehoben, daß bedauerlicherweise die Frage der Fertigstellung des Lahn-Kanals nicht vor Beratung des Etats des Reichsverkehrsministeriums an den Reichstag gelangt sei. In diesem Falle hätten in den Etat bereits Mittel eingesetzt werden können. Da aller Voraussicht nach im Sommer ein Nachtragsetat kommen wird, so ist Gelegenheit gegeben, die entsprechende Bausumme nachzufordern.

Der deutsch-holländische Rheinverkehr. Nach einer Meldung der „Kölnischen Volkszeitung" passierten im Jahre 1925 im Berg- und Talverkehr 32 039 unter holländischer Flagge fahrende Kähne die deutsch-holländische Grenze bei Emmerich (gegen 22 610 Kähne im Jahre 1924). Die Zahl der beladenen Güter- bezw. Seedampfer belief sich auf 1 540 Fahrzeuge gegen 1 147 Fahrzeuge im Jahre 1924. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug die Anfuhr von Holland 2,781 Mill. t und die Abfuhr nach den Niederlanden 10,188 Mill. t gegen 1,887 Mill. t bezw. 6,860 Mill. t im Jahre 1924. Das bedeutet eine Zunahme um 4,222 Mill. t. Die Kohlenabfuhr aus den Rhein-Ruhrhäfen belief sich 1925 auf 10,465 Mill. t gegen 7,423 Mill. t im Jahre zuvor.

Der Neckarkanal. Der Neckar hat in der letzten Zeit wiederholt die Oeffentlichkeit beschäftigt. Heidelberger Universitätskreise glaubten, gegen die Weiterführung der im Jahre 1920 begonnenen Kanalisierung Protest einlegen zu müssen, weil ihrer Meinung nach die Staustufe Heidelberg das historische Landschaftsbild verschandeln werde. Diesem Proteste schlossen sich nicht nur grundsätzliche Kanalgegner, sondern auch einige Vertreter der Wirtschaft an, die sonst den Ausbau von Wasserstraßen fordern. Es wurde vorgeschlagen, nach Fertigstellung des Abschnitts Mannheim—Heidelberg zunächst mit dem Weiterbau aufzuhören und die weitere Entwicklung der Wirtschaft abzuwarten. Im Reichstage brachte der Reichstagsabgeordnete Dr. Hanemann die Sache zur Sprache. Er forderte die Reichsregierung auf, in einer Denkschrift zu den erhobenen Einwendungen Stellung zu nehmen, um dem Reichstage eine nochmalige Prüfung der Angelegenheit zu ermöglichen. Die Reichsregierung hat diesem Verlangen entsprochen und dem Reichstage soeben eine Denkschrift über die Kanalisierung des Neckars vorgelegt, die in sachlicher Weise das Für und Wider des Kanals erörtert. / Hinsichtlich der Auswirkung des Kanals auf das Heidelberger Stadtbild kommt die Denkschrift zu dem Ergebnis, daß die an sich verständlichen Befürchtungen sachlich nicht begründet sind. Angesichts des einzigartigen Charakters des Heidelberger Landschaftsbildes soll bei der Heidelberger Staustufe die Lösung unter dem beherrschenden Gesichtspunkte der unaufdringlichen und harmonischen Einpassung des Bauwerks in seine Umgebung gesucht werden unter Wahrung aller für die Sicherheit der Konstruktion und des Betriebes gebotenen Rücksichten. Wie die Denkschrift ausführt, hat die Neckar-A. G. in Stuttgart zur Gewinnung geeigneter Entwürfe unter einer Reihe namhafter Spezialfirmen am 20. August 1925 einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Die darauf eingegangenen Entwürfe sind durch ein aus Fachleuten des Wasser-, Hoch- und Maschinenbaues sowie aus Vertretern des Heimatschutzes und verwandter Bestrebungen zusammengesetztes Preisgericht, das Anfang Dezember 1925 unter dem Vorsitze des Heidelberger Oberbürgermeisters getagt hat, beurteilt worden. Der Wettbewerb hat den Nachweis erbracht, daß es durchaus möglich ist, die auf das Landschaftsbild zu nehmenden Rücksichten mit den vom technisch-konstruktiven und betrieblichen Gesichtspunkt bedingten Erfordernissen zu vereinigen. / Bezüglich der Bauwürdigkeit des Kanals gibt die Denkschrift zu, daß sich die Verhältnisse seit dem Jahre 1920 in einigen Punkten zu Ungunsten des Kanals verschoben haben. Die Einnahmen aus den Wasserkraftwerken, die mit Wärmekraftwerken in Wettbewerb treten müssen, sind infolge Sinkens der Kohlenpreise und infolge besserer wärmewirtschaftlicher Ausnutzung der Kohle, ferner infolge Erhöhung der Baukosten und des Kapitaldienstes der Wasserkraftwerke nicht mehr so hoch, wie sie früher erwartet wurden. Die angestellten Ermittlungen lassen aber erkennen, daß die Großschiffahrtsstraße auch heute noch einem wesentlichen Bedürfnisse der südwestdeutschen Wirtschaft entspricht. Mit Rücksicht hierauf sind die beteiligten Regierungen im vorigen Jahre dahin übereingekommen, den im Jahre 1921 abgeschlossenen Neckar—Donau-Vertrag, der das Reich und die Neckar-Uferstaaten verpflichtet, die Neckarkanalisierung von Mannheim bis Plochingen baldigst zu verwirklichen, bestehen zu lassen, aber der Finanzlage des Reiches und der Länder Rechnung zu tragen. Der Plan des Jahres 1920, die ganze Strecke von Mannheim bis Plochingen in kürzester Zeit auszubauen, ist aufgegeben, und das Bauprogramm vorläufig auf den Abschnitt von Mannheim bis Heilbronn beschränkt worden. Für die Durchführung dieses beschränkten Bauprogramms sind, obwohl 6 Jahre inzwischen vergangen sind, weitere 10 Jahre vorgesehen. Die Bauzeit ist soweit gestreckt, als es mit einer wirtschaftlichen Bauausführung noch eben vertretbar erschien. Man wollte der Wirtschaft für das Neckarunternehmen nicht mehr Mittel entziehen, als unter billiger Berücksichtigung der von anderen Seiten an den Kapitalmarkt herantretenden Anforderungen aus dem normalen Kapitalbildungsprozeß für die Neuanlagen am Neckar in Anspruch genommen werden könnten. Darüber hinaus konnte man sich mit einem Aufschub des Weiterbaues oberhalb Heidelbergs kaum einverstanden erklären, würden doch die jetzigen, für die Schiffahrt nur als Uebergangsstadium erträglichen, für die Dauer aber unhaltbaren Zustände auf unbestimmte Zeit verlängert werden. Die schon vorhandene, nicht ganz unbedeutende Schiffahrt von und nach Württemberg muß jetzt von Mannheim bis Wieblingen die Kette, im Seitenkanal bei Wieblingen einen freifahrenden Schraubenschleppdampfer, von Heidelberg bis Kochendorf wiederum die Kette und auf dem Seitenkanal Kochendorf—Neckarsulm einen zweiten Schraubenschlepper benutzen. Wird die unmittelbar oberhalb Mannheims gelegene Staustufe bei Ladenburg fertig, dann tritt insofern eine Erleichterung ein, als von Mannheim bis Heidelberg durchgehend ein Schraubenschlepper genommen werden kann und die Unterbrechung der Fahrt zwischen Mannheim und Heidelberg vermieden wird. Es bleibt aber auch dann noch die Erschwerung bestehen, daß weder die Kettenschleppschiffahrt noch die Schraubendampfer wirtschaftlich betrieben werden können. / Die Ertragsfähigkeit des Neckarausbaues hängt von der zur Zeit nicht mit Sicherheit zu beantwortenden Frage ab, mit welchen Abgaben die Neckarschiffahrt bei der Inbetriebnahme der kanalisierten Strecke von Mannheim bis Heilbronn belastet und mit welchem Ergebnis die am Neckar zu gewinnenden Wasserkräfte verwertet werden können. Bei den Verkehrsschätzungen ist mit einer durchschnittlichen Schiffahrtsabgabe von 0,6 Pfennig für das Tonnen-Kilometer gerechnet worden. Der Satz ist verhältnismäßig hoch, aber bei der Verkehrsschätzung absichtlich so hoch angenommen worden, um den zu gewinnenden Wasserstraßenverkehr

möglichst nicht zu überschätzen. Wenn es später gelingt, diesen Satz einzuführen und durchzuhalten, so ist es möglich, die gesamten Betriebs- und Unterhaltungskosten der Schiffahrtsstraße aus eigenen Einnahmen zu decken und das Baukapital mäßig zu verzinsen. Die Kraftwerke können das für sie aufgewendete Baukapital verzinsen und tilgen. Nach erfolgter Abschreibung dieses Baukostenanteils stehen die Reineinnahmen der Kraftwerke ganz zur Verzinsung und Tilgung der Baukosten der Schiffahrtsstraße zur Verfügung. Eine privatwirtschaftliche Rentabilität ist aber für die Beurteilung von Wasserstraßenbauten nicht ausschlaggebend. die größten und bedeutendsten Wasserstraßen, wie beispielsweise der Rhein, weisen privatwirtschaftlich einen hohen Fehlbetrag auf. Die Bedeutung der Wasserstraßen liegt nicht darin, daß sie das in sie hinein verbaute Kapital zu irgend welchen Sätzen verzinsen, sondern darin, daß sie der Wirtschaft Gelegenheit zu billiger Beförderung bieten und durch die Belebung des Güteraustausches die Erzeugung und den Verbrauch heben. Die Denkschrift zeigt, daß der Neckar hierzu in der Lage ist.

Zum Bau des Mittelland-Kanals. Beim braunschweigischen Staatsministerium haben vor einiger Zeit Besprechungen mit Vertretern des Preußischen Landwirtschafts- und Handelsministeriums über den Bau des Mittelland-Kanals stattgefunden. Pressemeldungen zufolge wurde in allen grundsätzlichen Fragen eine Einigung erzielt. Die Vorarbeiten für den Bau des Mittelland-Kanals werden von der preußischen und der braunschweigischen Regierung fortgesetzt. Eine endgültige Entscheidung des Reichs dürfte demnächst zu erwarten sein. Die braunschweigische Regierung erwartet, daß sich der braunschweigische Landtag dem Vorgehen des preußischen Landtages anschließt und in einer Entschließung von der Reichsregierung fordert, daß alle Widerstände, die der Inangriffnahme des Hauptstückes des Mittelland-Kanals noch entgegenstehen, beseitigt und die Bauarbeiten alsbald in Angriff genommen werden. Für den Bau der wichtigsten Harztalsperren besteht vorläufig noch keine Aussicht. Die Vorarbeiten haben eine Unterbrechung erfahren, da auf Grund vieler Einwendungen interessierter Kreise das Reich zwei Gutachten über die Bedenken in wasserwirtschaftlicher Hinsicht eingefordert hat. / Der Preußische Staatsrat hat in seiner Sitzung am 14. April 1926 dem Entwurf eines Gesetzes über die Bereitstellung weiterer Geldmittel für die nach dem Mittelland-Kanal-Gesetz auszuführenden Bauarbeiten sowie für die hierdurch bedingten Ergänzungsbauten an vorhandenen Wasserstraßen zugestimmt. In dem Nachtragsgesetz zum Mittelland-Kanalgesetz werden Geldmittel in Höhe von zunächst 22 832 000 RM bereitgestellt, das ist der Geldbetrag für die Rechnungsjahre 1925/1926. Der Anteil Preußens stellt sich für beide Jahre auf 16 832 000 RM, die darüber hinausgehenden 6 Mill. RM werden für den Erwerb von Grundstücken über den unmittelbaren Bedarf hinaus zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke angefordert.

Wasserwirtschaft in Thüringen. Die Vereinigung Gera-Unstrut im Wasserwirtschaftlichen Verband Thüringen hielt in Erfurt eine Versammlung ab, auf der die Thüringer Wasserwirtschaft und die Mitteldeutschen Kanalfragen zur Sprache kamen. Reg. u. Baurat Wolf-Weimar bezifferte die Spitzenleistung an elektrischer Energie, die aus den beiden Talsperren der Saale am Kleinen Bleiloch und bei Hohenwarte erzeugt werden könnte, auf 120 Millionen Kilowattstunden pro Jahr. Im Gebiet der Sperren sind umfangreiche Grundwasserbeobachtungen in insgesamt 93 Brunnen vorgenommen worden, welche zeigten, daß das Grundwasser sehr tief liegt und die Saale speist. Baurat Goetz-Leipzig beschäftigte sich mit dem gegenwärtigen Stand der Elster—Saale-Kanalfrage. Es handelt sich dabei um den Ausbau des sogenannten Südflügels des Mittelland-Kanals. Um die Lösung der Frage zu fördern, hat man den Vorschlag gemacht, zunächst nur von Leipzig bis zur Saale zu bauen und die Saale bis Halle zu regulieren. Man hätte so die Möglichkeit, 400 Tonnen-Schiffe bis Leipzig fahren zu lassen.

Die Finanzierung der Internationalen Elbekommission. Der Generalsekretär der Internationalen Elbekommission hat angeregt, zum Zwecke der Finanzierung der Kommission Zuschläge zu den Hafengebühren auf der Elbe zu erheben. Hiergegen haben sämtliche am Elbeverkehr interessierten Wirtschaftskreise energischen Protest erhoben, auch der Elbe-Wasserstraßenbeirat hat sich mit diesem Ansinnen bereits befaßt und den grundsätzlich ablehnenden Standpunkt, der auch von der Reichsregierung vertreten wird, unzweideutig festgelegt.

Schiffer-Börse in Berlin. Der Magistrat der Stadt Berlin ist um die Steigerung des Wasser- und Hafenverkehrs im Berliner Wirtschaftsgebiet bemüht, der seit dem Kriege im Verhältnis zu dem Güterverkehr der Eisenbahn eine wenig befriedigende Entwicklung genommen hat. Eine vom Magistrat der Industrie- und Handelskammer übermittelte Denkschrift erblickt ein wesentliches Hemmnis der vollen Ausnutzung der Wasserstraßen für die Güterbeförderung darin, daß die größte Zahl der nach Berlin ladenden Kleinschiffer mit dem Risiko zu rechnen habe, die Reichshauptstadt ohne Rückladung verlassen zu müssen, da ein einheitlicher „Markt" fehle, der den frachtraumsuchenden Verlader und den anbietenden Schiffer zusammenbrächte. Daraus ergäben sich Mißstände einmal in der Vergebung von Frachtaufträgen, dergestalt, daß der Schiffer ohne Kenntnis der Marktlage „wilden" Maklern in die Hände fiele, zum anderen sei zu befürchten, daß der Schiffer wegen der großen Unsicherheit, Rückfracht zu bekommen, mehr und mehr die Uebernahme von Transporten nach Berlin vermeiden werde, wodurch die Frachtkosten und damit die Preise der zu Schiff nach Berlin zu befördernden lebensnotwendigen Güter in die Höhe getrieben würden. / Unter Hinweis auf das Beispiel der Duisburg-Ruhrorter Schiffahrtskreise gibt die Denkschrift der Ansicht Ausdruck, daß zur Abstellung der Mißstände eine Schifferbörse notwendig sei, in der Angebot und Nachfrage für die in Berlin zu erteilenden Frachtaufträge zu zentralisieren wären. Die Handelskammer wurde vom Magistrat befragt, ob sie grundsätzlich derselben Meinung sei und bejahendenfalls die Organisierung einer Schifferbörse übernehmen wolle. / Nach Befragung des Verbandes zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. und der Transportgenossenschaft e. G. m. b. H. sowie nach Beratung in den Fachausschüssen für Verkehr, Kohlen, Steine und Ziegel und im Plenum hat sich die Handelskammer ablehnend geäußert wie folgt: Berlin ist Konsumtionszentrum für Güter, die sich hervorragend zum Schiffstransport eignen, hingegen Produktionsstätte solcher Erzeugnisse, die größtenteils von der hier zusammengeballten Millionenbevölkerung verbraucht werden, im übrigen aber nach Art und Bestimmungsort überwiegend mit der Bahn befördert werden müssen. Als gewerbliches Produktionszentrum und als Millionenstadt braucht Berlin im wesentlichen Brennstoffe, Baumaterialien, industrielle Rohstoffe und Halbfabrikate, Nahrungsmittel, also Güter, die nach der Statistik den weitaus größten Teil der zu Schiff nach Berlin beförderten ausmachen. Dagegen bevorzugen die von Berlin abgegebenen Gütergruppen, speziell Industriefabrikate, ausweislich der Statistik den Bahntransport. Sie lohnen zum Teil ihrer Art nach nicht die Verfrachtung im Schiffsraum, zum Teil werden sie in Gegenden befördert, die auf dem Wasserweg nicht zu erreichen sind, so nach Mittel-, Süd- und Südwestdeutschland. Sie sind ferner in der Regel auf rasche Beförderung angewiesen. Daraus folgt notwendig, daß für den nach Berlin frachtführenden Kleinschiffer die Aussicht auf Rückladung unter allen Umständen sehr gering ist. Dieses Risiko der Leer-Rückfahrt drückt sich natürlich im Frachtpreis für die Beförderung nach Berlin aus, dessen Bewegung nach oben andererseits wieder begrenzt ist durch die Konkurrenz der Eisenbahn. An diesen Verhältnissen kann eine Börse nichts bessern. Ein Teil der für den Wassertransport geeigneten, nach den Seehäfen, nach Magdeburg und Breslau beorderten Güter wird als eilbedürftig den Reedereien, die nach festen Fahrplänen befördern, zum Transport übergeben. Für die Erteilung von Aufträgen an diese ist eine Börse nicht notwendig, da sie für jeden Verfrachter bekannt und aufzufinden sind. Aus der Benutzung einer Schifferbörse scheiden ferner diejenigen Aufträge aus, welche von hiesigen Warenfirmen an bestimmte, als zuverlässig erprobte Schiffer im Verhältnis regelmäßiger Kundschaft vergeben werden zur Herbeiholung von Kies und Sand aus den märkischen Lagern, von Braunkohlen von dem Umschlagsplatz Königswusterhausen und ähnlichem. Auch eigener Schiffsraum von auswärts befrachtenden Berliner Firmen verläßt Berlin leer, um Gütertransporte von auswärtigen Häfen nach der Reichshauptstadt zu übernehmen, er erscheint in der Verkehrsstatistik als Leerraum, käme aber nicht zum börsenmäßigen Angebot. Das gleiche gilt von dem bekannten Großunternehmen der Ziegeltransport A.-G. (Accumulatorenfabrik). In großem Umfange werden schließlich Frachtaufträge für die Kleinschiffahrt vermittelt von der Transportgenossenschaft Berlin e. G. m. b. H. Die Transportgenossenschaft Berlin umfaßt die größte Zahl der Berlin anfahrenden Kleinschiffer — nach den Angaben der Genossenschaft selbst 90 v. H. — und ist in sich eine Art Schifferbörse, indem sie es sich zur Aufgabe macht, die Nachfrage nach Frachtraum zur Beförderung von Gütern von Berlin aus, soweit solche

besteht, zu konzentrieren und der Vermittlung Privater zu entziehen. Die Genossenschaft orientiert ferner ihre Mitglieder laufend über alle den Binnenschiffahrtsverkehr betreffenden Fragen. Gerade auch diese Organisation der Kleinschiffer hat sich uns gegenüber geäußert, daß die Notwendigkeit für die vom Magistrat geplante Einrichtung nicht vorliegt. / Eine Frachtenvermittlungsstelle der angeregten Art ist also für Berlin überflüssig einmal deswegen, weil es an der inneren Struktur des Berliner Wirtschaftsgebietes liegt, daß eine Ausnutzung des leer von Berlin abfahrenden Frachtraums nicht erfolgt, und daß die aus guten Gründen mit der Bahn versandten oder im Wasserverkehr dem Kleinschiffer entzogenen Güter ihm nicht künstlich gewonnen werden können durch die Schaffung einer Börse. Zum anderen wäre das einzig „Börsenmäßige", das einer Berliner Schifferbörse bliebe, die Notierung von Frachtsätzen, dazu angetan, ein falsches Bild von der tatsächlichen Gestaltung des Frachtenmarktes zu geben, weil solche Notierungen sich auf einen unzulänglichen Teil der tatsächlich in Berlin geschlossenen Verfrachtungsgeschäfte gründen würde. / Zuzugeben sind unerwünschte Begleiterscheinungen in dem gegenwärtigen System der Auftragserteilung. Sie sind jedoch nicht derart zu verallgemeinern, daß sich damit die Einrichtung einer behördlichen Frachtenvermittlungsstelle rechtfertigen ließe. Es ist zweckmäßig, den beteiligten Kreisen selbst zu überlassen, Nachteile im Frachtenvermittlungsgeschäft, soweit sie nicht in der allgemeinen wirtschaftlichen Lage begründet sind, zu beseitigen. Die Transportgenossenschaft Berlin hat sich dies zur Aufgabe gemacht. Das vom Magistrat angezogene Beispiel der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort kann nicht als beweiskräftig angesehen werden. Das Rückgrat des Rheinverkehrs bildet das Massengut Kohle, das wie kein anderes für den Wassertransport geeignet ist. Ausgangspunkt dieses Verkehrs ist der Rhein-Ruhrhafen Duisburg-Ruhrort, in dem Steinkohlen, Briketts und Koks als $^{9}/_{10}$ aller Güter verfrachtet werden. Angebot und Nachfrage nach Schiffsraum bestanden schon vor Schaffung der Börse in ausgedehntem Maße und wurden mit ihrer Gründung lediglich zentralisiert und organisiert, die Abwicklung des Marktverkehrs erleichtert. Die mit der Errichtung der Börse verfolgten Zwecke, den sich im Freien abspielenden Marktverkehr in einen geschlossenen Raum zu legen, die Maklertätigkeit in gesetzliche Bahnen zu lenken, eine amtliche Notierung der sich auf dem freien Markt bildenden Frachtsätze herbeizuführen, konnten nur deshalb verfolgt und erreicht werden, weil die unentbehrliche Voraussetzung: große abfuhrbedürftige Gütermengen, in Duisburg-Ruhrort gegeben war und ist, während sie in Berlin fast gänzlich fehlt. Im übrigen besitzt auch Hamburg, das doch beträchtliche Gütermengen für den Binnenwassertransport zu vergeben hat, keine Schifferbörse und hat bis heute noch nicht den Mangel einer solchen empfunden. Da also die wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Schifferbörse in Berlin nicht vorliegen und weder in den Kreisen der Reedereien noch vor allem in denen der Kleinschiffahrt, noch bei den verfrachtenden Warenfirmen eine solche Einrichtung gewünscht wird, sprechen wir uns auch gegen den zum Fehlschlag verurteilten Versuch ihrer Schaffung aus.
(Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Nr. 6 v. 25. 3. 26.)

Der Magistrat in Mühlberg zum Elbe—Oder-Kanalprojekt. In dem Kampf um den Ausgangspunkt des geplanten Elbe—Oder-Kanals tritt nunmehr der Magistrat in Mühlberg an der Elbe mit einer neuen Denkschrift an die Oeffentlichkeit, in der er wiederholt darauf hinweist, daß Mühlberg, als eine auf dem rechten Ufer der Elbe gelegene, kräftig ausblühende, industriell und gewerblich lebhaft tätige Stadt, besser geeignet sei, als Ausgangspunkt des Elbe—Oder-Kanals gewählt zu werden, als Torgau oder Riesa. Die Verbindung vom Niederlausitzer Kohlenrevier bei Lauchhammer zur Elbe sei am kürzesten über Elsterwerda—Mühlberg. Mühlberg habe außerdem den Vorteil, einen umfangreichen Hafen in dem alten Elbebett zu besitzen. Im übrigen tritt die Denkschrift dafür ein, daß der alte, seit zehn Jahren vorliegende Plan eines Kanals von Mühlberg über Lauchhammer—Senftenberg—Spremberg—Kottbus nach Goyatz am Schwielochsee mit dem zur Frage stehenden Elbe—Oder-Kanal-Plan verbunden werde. Der oben genannte Plan bezwecke in der Hauptsache, für die im Aufblühen begriffene Niederlausitzer Kohlenindustrie bequemere Absatzmöglichkeiten zu schaffen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Holländisch-belgischer Rheinvertrag. Die Pariser „Information" weiß zu melden, daß die Ratifizierung eines belgisch-holländischen Vertrages zur Regelung des Verkehrs zwischen dem Rhein und Antwerpen unmittelbar bevorsteht. Hiernach lauten die wichtigsten Vertragsbestimmungen:

1. Holland erklärt sich damit einverstanden und übernimmt die Hälfte der Kosten, daß ein mehr als hundert Meter breiter Kanal gebaut wird, der Moerjick mit Antwerpen verbindet.
2. Gewisse Kanäle, die das Gebiet um Lüttich mit dem Rhein verbinden, werden neu ausgebaut. Eine gemischte holländisch-belgische Kommission erhält weitgehende Vollmachten und wird beauftragt, unter anderem die Instandhaltung der Schleusen von Wielingen zu überwachen, womit die Möglichkeit gegeben wird, Antwerpen zu einem großen Militärhafen auszubauen.

Andere Vertragsklauseln sehen die Errichtung großer Verteidigungsanlagen vor.

Die Finanzierung des Rhein-Seiten-Kanals. Die Pariser Zeitung „Journee industrielle" zitiert in ihrer Ausgabe vom 15. März 1926 einen Auszug aus einer Abhandlung von André Libault in der „Technique Moderne". Es heißt dort: „Um den Kanal fertigzustellen, ist ein Kapital von ungefähr 2 Milliarden Frs. notwendig. Es wäre eine Utopie, daran zu denken, diese Summe in Frankreich aufzubringen; aus diesem Grunde muß wohl hinsichtlich der Finanzierung des Kanalbaus der Gedanke einer „Compagnie nationale du Rhin français" aufgegeben werden. Frankreich hat gegenüber der Zentral-Kommission die Verpflichtung übernommen, den Kanal zu internationalisieren. Es erscheint logisch, den Gedanken der Internationalisierung auch auf die Finanzierung des Baues auszudehnen. Man soll deshalb die Gründung einer „Compagnie internationale du Canal d'Alsace" in Erwägung ziehen. Die Verwirklichung dieses Projektes wäre auch eine Stärkung der Sicherheit Frankreichs nach dem Osten. Im übrigen schließt die Form einer Internationalen Gesellschaft nicht aus, daß Frankreich in dieser Gesellschaft das Uebergewicht besitzt."

Der französische Binnenschiffahrtskongreß 1927. In Anbetracht, daß im Jahre 1926 eine internationale Binnenschiffahrts-Veranstaltung in Basel stattfindet und ein internationaler Binnenschiffahrtskongreß nach Cairo einberufen ist, hat das Komité der französischen Binnenschiffahrtsliga beschlossen, erst 1927 wieder einen nationalen Binnenschiffahrtskongreß zu veranstalten und zwar auf eine Einladung der dortigen Handelskammer in Metz.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die Lage im Transportgeschäft auf der Donau dürfte sich in der jetzt begonnenen Saison voraussichtlich nicht sehr günstig gestalten. Die Wirtschaft der meisten Donaustaaten befindet sich in einem Zustande der Depression. Daher ist die Nachfrage nach Frachtraum gering. Dies wirkt naturgemäß auf die Tarifsätze ein. / Oesterreich erhofft aus der Vollendung des Rhein—Main—Donaukanals eine erhöhte Inanspruchnahme seiner Häfen. Das Projekt der Erbauung eines Wiener Großhafens hat nun greifbare Formen angenommen. Der Hafen wird nicht nur der Bedeutung Wiens als Hauptumschlagplatz gerecht werden, sondern auch den verbesserungsbedürftigen Hochwasserschutz der Stadt grundlegend erneuern und durch Einbau von Stauwerken in den projektierten 20 km langen und ungefähr 80 m breiten Kanal eine gewaltige Kraftquelle ergeben, wodurch an Energien im Jahre 370 Millionen Kilowattstunden erzielt werden sollen. Das Projekt des Ingenieurs Raimund Janesch sieht Gesamtkosten in Höhe von 50 Millionen Mark vor. / Auf der erfolgreichen Wiener Jubiläumsmesse waren unter den Ausstellern auch die größte österreichische Werft, die Schiffswerft Linz, vertreten, welche mit den Mars-Werken eine Interessengemeinschaft eingegangen ist, ferner die Ganz-Danubius-Werft in Budapest, die über den Wiener Markt Beziehungen nach dem Westen einging. / Die D. D. S. G., die österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, hat die Eillinie mit ihren Expreßschiffen am 18. März wieder aufgenommen. Diese Linie für Personen- und Eilfrachtenverkehr erstreckt sich über die Häfen von sieben Staaten und steht auch jetzt noch, ebenso wie ehedem konkurrenzlos da. / Bulgarien hat die D. D. S. G. ermächtigt, zwischen Rustschuk und Viddin einen Kabotagedienst für Personen- und Frachtenverkehr einzurichten. Die Aufnahme dieser Auslandlinie der großen österreichischen Gesellschaft erfolgt demnächst

mit zwei Dampfern. / Die Differenzen zwischen Deutschland und der Tschecho-Slowakei in der Angelegenheit der Freizonen in Hamburg und Stettin sind im Abklingen begriffen. Die Tschecho-Slowakei wird nun wohl ihre über die Bestimmungen von Versailles hinausgehenden Forderungen, welche mit der deutschen Souveränität unverträglich wären, fallen lassen. Andererseits ist die Tschecho-Slowakei bestrebt, auf ihrem Territorium Freihäfen zu errichten, um dem deutschen sowie auch dem polnischen Transitverkehr zu dienen. Es ist die Errichtung von Freihäfen in der Tschecho-Slowakei an der Donau, Elbe und Oder vorgesehen. Die Grundsätze, nach denen diese Freihäfen eingerichtet und betrieben werden sollen, sind kürzlich in Prag ausgearbeitet worden und betreffen die Beseitigung von Zollformalitäten, die Erleichterungen tarifpolitischer und verkehrstechnischer Natur für die Einfuhr in die Freizonen, die Ermöglichung einer Bearbeitung eingeführter Waren innerhalb der Freizonen und vor allem den Ausbau von Hafenanlagen und Umschlagsvorrichtungen moderner Konstruktion. / In Ungarn wird dem Ausbau des Donauhafens bei der Insel Csepel, nächst Budapest, ständiges Augenmerk zugewandt. Für 1926 ist der Betrag von 10 Millionen Goldkronen (8,3 Mill. Mark) ausgeworfen worden. Derzeit beginnt man im Csepeler Zollfreihafen ein großes Lagerhaus zu erbauen, welches im kommenden Jahre vollendet sein und 35 000 t Getreide fassen wird. / In Budapest wurde ein „Donaubund" gegründet, der ungefähr einem ungarischen Flottenverein entspricht und seine Ziele in der Förderung der nationalen Schiffahrt und auch des Reise- und Fremdenverkehres sieht Den amtlichen Stellen Jugoslawiens wurde von italienischer Seite ein außerordentlich bemerkenswertes Projekt unterbreitet, das nicht weniger darstellt, als die Verwirklichung der kürzesten Verbindung Italien—Rußland. Im Anschluß an die italienische Schiffsverbindung Neapel—Bari—Amome—Split (Spalato) soll Split zur Kopfstation einer Bahnlinie Split—Belgrad—Bukarest—Odessa werden. Für Jugoslawien bedeutet dieser Plan vor allem auch große Zukunftsmöglichkeiten der Umschlagsplätze Split und Belgrad. / Die „Selbständige Flußschiffahrt", die vielleicht nur provisorische staatliche Nachfolgerin des Schiffahrtssyndikats S. H. S., ist bereits mit inländischen Wirtschaftskreisen in Auseinandersetzungen geraten, da die Tarifverbilligungen nicht im erhofften Umfange erfolgt sind. / In den zwischenstaatlichen Schiffahrtsfragen ist Jugoslawien in engem Kontakt zu Rumänien getreten. Die Angelegenheit des Eisernen Tores sollen auf der bevorstehenden Sommertagung der Internationalen Donaukommission endlich bereinigt werden. Da der Fragenkomplex aber sehr groß ist, hat man sich entschlossen, eine Subkommission zur Erledigung der Vorarbeiten einzusetzen. Diese tagt derzeit in Paris. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, zwischen den beiden unmittelbar interessierten Ländern, Jugoslawien und Rumänien, alle Erfordernisse paritätisch aufzuteilen. Der Schiffahrtskanal im Eisernen Tor liegt zwar auf serbischer Seite, doch ist die Regierung außer Stande, die hohen Kosten allein zu tragen, umsomehr als Rumänien an dem Kanal in gleicher Weise partizipiert, und obwohl ja die Kosten durch die Schiffahrtsabgaben hereingebracht werden. Zur Verhandlung stehen die Fragen des Dienstes im Eisernen Tor, der Instandhaltung, der Schiffahrtskontrolle und Strompolizei und der Abgaben, sowie rein juristische Fragen. Auf Seiten beider Staaten ist der volle Wille zu gleichmäßiger Aufteilung der Rechte und Pflichten festzustellen. Auch in der Angelegenheit der Europäischen Donaukommission gehen die beiden Königreiche vollkommen einig, obwohl eigentlich Jugoslawien kein unmittelbares Interesse an den Fragen der Europäischen D. K. hat. Immerhin wurde von jugoslawischer Seite die offiziöse Erklärung abgegeben, daß man Rumäniens Standpunkt, die Europäische Donaukommission sei überflüssig, ihre Agenden seien auf die Internationale Donaukommission und auf den rumänischen Staat aufzuteilen, voll und ganz billige und gegebenen Falls unterstützen werde. / Die Unzufriedenheit mit der Europäischen Donaukommission findet in Rumänien durch die Verhältnisse im Sulinaarm neue Nahrung. Die Fahrwassertiefe, die im letzten Sommer 24 Fuß betragen hat, ist auf 17 Fuß zurückgegangen, sodaß Schiffe, die mehr als 3000 t geladen haben, nicht mehr einfahren können, man muß umladen, ein Zwang, dessen zuweilen katastrophale Folgen nicht weiter erörtert zu werden brauchen. Die Schuld an der fortschreitenden Versandung, insbesondere im Kanal, wird der hier verantwortlichen Europäischen Donaukommission beigelegt, die seit der für die Getreideausfuhr verheerenden Eisblockade im Winter 1925/1926 nunmehr wenige Sympathien genießt. Es war allerdings dieselbe Kommission, die seit dem Beginn ihrer Tätigkeit im Jahre 1857 den 7½ Fuß tiefen Sulinakanal in kürzester Zeit fahrbar gemacht und durch viele Jahrzehnte in gutem Zustand erhalten hat. Aber ihre ehemaligen Verdienst ändern nichts an der Tatsache, daß der heute herrschende Zustand in ihrem Wirkungsbereich für die internationale Schiffahrt und für die unteren rumänischen Donauhäfen unhaltbar geworden ist. In wissenschaftlichen rumänischen Kreisen ist man neuestens der Ansicht, daß es überhaupt ratsam wäre, den Sulinaarm aufzugeben und statt seiner den Chiliaarm der Großschiffahrt zugänglich zu machen. Es wird behauptet, daß man im Chiliaarm unschwer eine Fahrwassertiefe von 28 Fuß erreichen könnte, sodaß nicht, wie heute nur Schiffe von 3—4000 t, sondern solche von 10—12 000 t ins Delta einlaufen könnten. Die verlängerte Fahrstrecke Konstanza—Galatz und die Ausschaltung von Tulcea würden gegenüber den daraus für die Schiffahrt im allgemeinen, für Galatz und Braila im besonderen erwachsenden Vorteilen gar nicht in die Wagschale fallen. / Zu diesen Fragen sei hie noch erwähnt, daß die Exporteure von Braila kürzlich einen Protest an die Regierung gerichtet haben, in welchem sie in scharfer Weise gegen die Europäische Donaukommission Stellung nehmen und die vernachlässigten Baggerungen im Sulinakanal und ihre schweren Verluste durch Fahren mit halber Ladung, Umladen etc. anführen. / Der Remorkördienst in den rumänischen Häfen ist bis heute an keine Flagge gebunden. In Regierungs- und Reederkreisen wird nunmehr beabsichtigt, diesen Dienst heimischen Unternehmern vorzubehalten. / Während der an Mißerfolgen reichen Getreidekampagnie der letzten Saison in den rumänischen Donauhäfen waren Vertreter der beteiligten Kreise vergeblich bemüht, eine Herabsetzung der Ausfuhrgebühren bei der Regierung durchzusetzen. Verspätet ist die Herabsetzung doch erfolgt, für Weizen Raps, Weizenmehl und Kleie um 50 Prozent, für die übrigen landwirtschaftlichen und Mühlenprodukte um einen geringeren, aber immer noch erheblichen Prozentsatz. Für das im rumänischen Außenhandel sehr wichtige Petroleum und dessen Derivate, die schon früher für die Ausfuhr freigegeben waren, wurde der bisherige Frachtzuschlag für Ausfuhrtransporte gleichfalls um 50 Prozent ermäßigt.

Dr. F. W.

Die Binnenschiffahrt in Oberitalien. Eine bedeutsame Wendung scheint in der oberitalienischen Wasserstraßenpolitik in den letzten Wochen eingetreten zu sein, vielleicht veranlaßt durch den im Mai letzten Jahres in Mantua stattgehabten Nationalen Binnenschiffahrtskongreß, bei dem die Geister ziemlich hart auf einander gestoßen sind. Bekanntlich hatten sich unter Führung einer bedeutenden Mailänder Gruppe weite Kreise in den zwischen Turin und Mantua liegenden bedeutsamen lombardischen Industriezentren für eine künstliche Wasserstraße interessiert, die nördlich von Mantua aus dem Mincio abzweigt und die Industriestädte Brescia, Bergamo, Monza, Mailand u. a. unter sich und via Mincio mit der Po-Wasserstraße verbindet. Dieses Wasserstraßenprojekt ist unter dem Namen „Canale Pedemontana" bekannt und hatte namentlich noch gegen Ende 1925 eine große Anzahl neuer Anhänger gewonnen. Diesem Projekt gegenüber stand ein anderes, das die 1922 von der Regierung eingesetzte Kommission zur Prüfung der oberitalienischen Binnenschiffahrtsfragen und der Pokorrektion befürwortet und das die Schiffahrt im natürlichen Bette des Po belassen will. Der Po müßte zu diesem Zwecke bis zur Mündung der Adda reguliert werden. Da derartige Arbeiten zu Zwecken der Korrektion der Flußufer doch in absehbarer Zeit durchgeführt werden müßten und nach Erfahrungen in anderen Ländern die Schiffahrt viel vorteilhafter im Strome als in künstlichen Wasserstraßen betrieben werden kann, hat sich die Regierungskommission unter der Leitung des hervorragenden Fachmannes Romanin Jacur für dieses Projekt entschieden. Trotzdem das Pedemontana-Projekt zahlreiche Anhänger hatte, ist es seit einigen Wochen wie in der Versenkung verschwunden; die zahlreichen lokalen Organisationen, die es auf den Schild erhoben, haben sich auf einmal losgesagt und heute spricht man nur noch vom Regierungsprojekt, der Regulierung des Po, welches Projekt wohl auch eher zur Ausführung kommen dürfte als der künstliche Kanal längs dem Südfuß der Alpen, der unglaubliche Summen verschlingen und dessen Durchführung auf schwere technische Schwierigkeiten stoßen würde.

Von der Wolgaschiffahrt. Cunard-Linie und Holland-Amerika-Linie werden demnächst auf der Wolga und ihren Nebenflüssen sich an der Binnenschiffahrt beteiligen. Die Regierung bringt die Betriebsmittel in die Gesellschaft ein, während die vorgenannten Reedereien das Kapital stellen. Von einer Kontrolle der Arbeitsbedingungen hat die Regierung absehen müssen. H. M. B.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Umfang der Sorgfalt des Schlepperführers. Eine Polizeivorschrift berechtigt den Schlepperführer nicht, solange zu fahren, bis der Nebel den in ihr bezeichneten Grad erlangt hat. Der Schlepperführer hat vielmehr unter Anwendung der ordentlichen Sorgfalt die Weiterfahrt so einzustellen, wie sie ohne Gefährdung des Schleppzuges erkennbar ist. B. Sch. G. § 3. BGB. §§ 631 ff. 254 (Reichsgerichtsurteil vom 25. 10. 25, I. 35/25). / Tatbestand: Am Nachmittage des 18. Januar 1918 fuhr der der Beklagten zu 1 gehörige und vom Beklagten zu 2 geführte Schlepper „Mainkette" mit dem Kahn „Balthazar" des Klägers auf dem Main vor Frankfurt a. M. aus zu Tal, um den Kahn auf Grund eines zwischen dem Kläger und der Beklagten zu 1 geschlossenen Schleppvertrages nach Mainz zu schleppen. Unterwegs stellte sich starker Nebel ein. Bei der Durchfahrt durch den rechten Bogen der Schwanheimer Mainbrücke stieß der Schleppkahn mit seiner Backbordseite an den Brückenpfeiler und wurde dadurch beschädigt. Der Kläger behauptet, daß dieser Unfall von dem Beklagten zu 2 als Führer des Schleppers verschuldet sei. Demgemäß hat er gegen die beiden Beklagten als Gesamtschuldner auf Schadenersatz Klage erhoben. Die Beklagten haben den Klaganspruch nach Grund und Höhe bestritten und geltend gemacht, daß der Unfall allein durch die Schuld des Kahnschiffers verursacht worden sei. Das Landgericht erklärte den Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt. Das Oberlandesgericht Darmstadt wies die Klage ab. Die Revision des Klägers hatte Erfolg. Die ausführliche Begründung des Reichsgerichtsurteils, das übrigens demnächst in der „Amtlichen Sammlung" erscheinen wird, findet sich in Nr. 3 der „Verkehrsrechtlichen Rundschau" vom 25. 3. 26. Seite 149-152.

„Frei Schleppen". Urteil des A. G. Hamburg, Aktenzeichen I. II. S. 3963/25 G. c/a B. / Der Kläger hatte mit dem beklagten Absender einen Frachtvertrag abgeschlossen zur Beförderung von Gütern von Hamburg „nach Breslau und Ohlau": vereinbart war außer der Fracht „leer zurück Breslau oder leer nach Cosel". / Der Absender ließ die letzten Güter schon in Breslau und nicht erst in Ohlau löschen. Der Kläger verlangte nun in Breslau, daß sein leerer Kahn nach Cosel abgeschleppt werde. Die Beklagte machte geltend, daß der Kahn des Klägers in Breslau angekommen sei, dort leer wurde und für sie kein Anlaß mehr bestanden hätte, Schleppkosten bis Cosel zu bezahlen. Der Kläger machte aber geltend, daß es ihm bei der Vereinbarung des Frachtsatzes wohl darauf angekommen war, die Möglichkeit zu besitzen, eventuell nach Cosel nach Maßgabe der Geschäftslage geschleppt zu werden. Dieses Recht, den Endort seiner Reise zu bestimmen, wäre eine Bedingung seines Frachtvertrages gewesen und dieses Recht bestehe, gleichgültig wo der Absender lösche. Das Gericht schloß sich dem aus folgenden Gründen an: Der wörtliche Inhalt des Frachtvertrages ist unbestritten. Streitig ist die Auslegung. Der Frachtvertrag enthält die Endbemerkung „leer zurück Breslau oder leer nach Cosel". Kläger behauptet, daß Beklagter, obwohl der Kahn bereits in Breslau gelöscht worden, trotzdem zur Tragung der Schleppkosten von Breslau nach Cosel verpflichtet sei. Es sei für die Verpflichtung der Beklagten gleichgültig, ob die Reise in Ohlau oder in Breslau beendet worden sei. / Das Sachverständigen-Gutachten spricht sich im Sinne der Behauptung des Klägers aus, daß dem Kläger, obwohl die Ladung nicht nach Ohlau gebracht sei, sondern die Reise bereits in Breslau beendet war, doch das Recht zustand, das Freischleppen von Breslau nach Cosel zu verlangen. / Gegen das Sachverständigen-Gutachten wendet der Beklagte ein, daß es darüber nichts besage, „was von dem Beklagten in dem Falle hätte geschehen müssen, sobald der Kahn in Breslau leer geworden ist". Aber es ist ja gerade der Fall, daß die Ladung nicht nach Ohlau gebracht ist, „sondern die Reise in Breslau bereits beendet war", was der Sachverständige Cords seinem Gutachten zu Grunde legt. Der Einwand der Beklagten wird somit gegenstandslos. / Das Gericht ist mit dem Sachverständigen-Gutachten der Ueberzeugung, daß der strittige Vermerk lediglich im Interesse des Klägers in den Vertrag hineingesetzt worden ist und daß demzufolge der Kläger von dem Beklagten von dem Endziel der Frachtfahrt aus nach des Klägers Wahl das freie Schleppen entweder nach Breslau oder dem oberaufwärts gelegenen Cosel verlangen konnte. Das leere Schleppen nach einem der beiden im Vertrag genannten Häfen ist eine dem Frachtvertrag wesentliche Gegenleistung des Beklagten für die Beförderung der Waren durch den Kläger. Es wäre dem Sinne des Vertrages widersprechend, wenn man dem Beklagten das Recht einräumen wollte, den Kahn des Klägers nach Cosel zu schleppen, wenn er nach Breslau wollte. Endet aber die Frachtreise in Breslau, so berührt sie den Schleppanspruch des Klägers nicht. Der Kläger, dessen Ladung in Breslau bereits gelöscht war, konnte aber verlangen, nach Cosel abgeschleppt zu werden. Es war demnach der Klage stattzugeben. Die beklagte Firma hat sich bei dem Urteil beruhigt. R.-A. Jony Schneider, Breslau.

Die Bestimmung der Löschzeit nach dem Gewicht. § 48 B. Sch. G. Der Kläger hat für die Beklagte mit seinem Schleppkahn eine Ladung Getreide von Landsberg a. W. nach Kreuz verbracht. Diese Ladung wog 325 Tonnen. Als Fracht wurden 2 875 RM. vereinbart und bezahlt. Am 15. April 1925 hat der Kläger der Empfängerin in Kreuz seine Löschbereitschaft angezeigt. Nach Ablauf von 9 Werktagen war Löschung nicht erfolgt, der Kläger stellte Ansprüche auf Liegegeld. Diese wurden von der Empfängerin mit der Begründung abgelehnt, daß sie eine Fracht von 2 875 RM bezahlt habe, was einem Ladegewicht von 500 Tonnen und nicht von 325 Tonnen entspreche. Bei einem Ladungsgewicht von 500 Tonnen habe aber der Kahn 12 Löschtage zur Verfügung zu stehen, der Kläger konnte also nicht schon nach dem neunten Tage Ueberliegegeld verlangen. Das Amtsgericht hat der Klage auf Liegegeld stattgegeben, die Berufung der Beklagten wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen: Die Klage ist gestützt auf §§ 49, 52 des Binnenschiffahrtgesetzes vom 15. Juni 1895 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (R. G. Bl. S. 868). Die klagebegründenden Tatsachen sind schlüssig behauptet. / Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich nach der auf die Ladezeit bezüglichen Vorschrift im § 29 II des B. Sch. G. Nach § 29 II wird die Dauer der Ladezeit und mithin auch die Dauer der Löschzeit berechnet nach dem Gewicht der Ladung. Maßgebend für die Berechnung ist, wie das Amtsgericht mit Recht angenommen hat, das tatsächliche Gewicht der Ladung (Makower-Loewe Kommentar zum Binnenschiffahrtsgesetz Anm. 1 zu § 29). Das hiervon abweichende Gewicht, für das die Beklagte Fracht bezahlt hat, könnte nur dann der Berechnung zugrunde gelegt werden, wenn die Parteien die Berechnung der Löschzeit nach diesem Gewicht vereinbart hätten. Eine solche Vereinbarung ist nach § 48 IV des Binnenschiffahrtgesetzes zulässig. Die Parteien haben jedoch nichts vorgetragen, was auf eine vereinbarte Löschzeit schließen ließe, insbesondere ergibt sich diese auch nicht aus dem Ladeschein. Die Tatsache allein, daß die Leerfracht bezahlt worden ist, kann nicht für die Annahme einer solchen Vereinbarung genügen. Die Beklagte hat die Fracht für ein größeres Gewicht als das der tatsächlichen Ladung bezahlen müssen, um den Kahn für sich allein zu bekommen, und die Frachtsumme ist die Vergütung für die Hergabe des Kahnes gewesen. / Nach dem Gewicht der tatsächlichen Ladung ergibt sich eine Löschzeit von 9 Tagen. Diese ist mit drei Tagen überschritten worden. Das Liegegeld ist daher geschuldet und der gegen das amtsgerichtliche Urteil eingelegten Berufung der Erfolg zu versagen.

Anmerkung: Entscheidend für die Berechnung der Löschzeit ist das im Ladeschein angegebene nicht etwa ein davon abweichendes, angenommenes Gewicht, das der Frachtberechnung zu Grunde gelegt ist (§ 63 B. Sch. G. und 445 Nr. 4, 446 H. G. B.). Lade und Löschfristen, deren gesetzliche Dauer für heutige Verhältnisse zweifellos zu geräumig ist, sollen den berechtigten Bedürfnissen beider Parteien entsprechen. Der Frachtführer soll nicht länger als notwendig auf Beladung und Löschung warten müssen, damit das Fahrzeug schnell wieder in den Verkehr kommt. Auf der anderen Seite sollen Absender und Empfänger genügend Zeit haben, Beladung und Löschung vorzubereiten und zu besorgen. Die heutigen technischen Lade- und Löschvorrichtungen, insbesondere in den großen Hafenplätzen gewähren aber die Möglichkeit, Ladung und Löschung innerhalb eines Bruchteils der Frist zu bewirken, die zur Zeit der Schaffung des Binnenschiffahrtsgesetzes bei den damals vorhandenen Einrichtungen in den Umschlagsplätzen im Jahre 1895 notwendig war. Infolgedessen sind die gesetzlichen Fristbestimmungen über Laden und Löschen einschränkend auszulegen. In sehr vielen Fällen der Wasserverladung wird eine weit höhere Fracht bezahlt als der Ta-

riffracht für ein bestimmtes Gut, Quantum und eine bestimmte Strecke entspricht. Wassermangel, der eine volle Auslastung des Kahnes nicht ermöglicht, Verpflichtung, keine andere Ladung als die des Versenders anzunehmen, Fahrt nach einem bestimmten — nicht gern gewählten — Ziel, von dem etwa Rückladung schwer zu haben ist, und andere Gründe können für die Bemessung der Fracht maßgebend sein, sodaß häufig „Fracht-Parität für 500 Tonnen" abgeschlossen, aber ein weit geringeres Quantum nur eingeladen wird. In all diesen Fällen bemißt sich aber die Löschzeit nach dem tatsächlich eingenommenen Gewicht.

R.-A. Dr. Jony Schneider, Breslau.

Wasserverladung statt Eisenbahnverladung. Wo hat die Untersuchung der Ware auf Mängel stattzufinden? Urteil des Reichsgerichts vom 23. II. 1926. Die Firma D. in Schönebeck a. E. hatte von der Firma G. in Danzig 300 Zentner grüne Erbsen laut Typenmuster 185, Königsberger freundschaftliche Arbitrage gekauft, bezahlt und geliefert erhalten. Die Verladung erfolgte zu Wasser, und zwar von Königsberg i. Pr. bis Stettin mit Dampfer, von dort bis Schönebeck mit Kahn. Nach sofortiger Untersuchung der Ware stellte Käuferin dieselbe wegen Vertragswidrigkeit und Untergewicht zur Verfügung und ließ in Königsberg wie in Danzig Zwangsarbitrage vornehmen, die einen merklichen Minderwert ergab; solcher wurde auch beim Notverkauf festgestellt. Käuferin verlangte klagend Rückzahlung des Kaufpreises mit Aufwertung. Landgericht Magdeburg und Oberlandesgericht Naumburg verurteilten in der Hauptsache klagegemäß, das Reichsgericht wies die Revision der Beklagten zurück, mit folgenden Entscheidungsgründen: Entgegen der Behauptung der Beklagten ist der Parteiwille dahin gegangen, daß die Untersuchung der Ware erst am Bestimmungsorte Schönebeck, dem Ort der gewerblichen Niederlassung der Klägerin, und nicht in Stettin erfolgen sollte, weil die Klägerin durch die der Verkäuferin bewilligte Verladung zu Wasser nicht schlechter gestellt sein sollte, als wenn die Erbsen, wie ursprünglich beabsichtigt war, mit der Eisenbahn versandt worden wären. Die Revision erhebt deshalb zu Unrecht den Angriff, daß das Berufungsgericht die Frage, wo die Untersuchung der Ware vorzunehmen gewesen ist, unrichtig entschieden hat und dadurch auch zu falschen Ergebnissen hinsichtlich der Rechtzeitigkeit der Rüge gekommen ist. Auch die Rüge, daß das Berufungsgericht bei der Feststellung der Vertragswidrigkeit der Sendung die Beweislast verkannt hat, ist unbegründet. Richtig ist, daß es für die Frage, ob die Beklagte vertragsmäßig erfüllt hat, nicht darauf ankommt, ob die Ware am Bestimmungsorte den vertragsmäßigen Zustand hatte, sondern ob sie bei der Uebergabe am Erfüllungsort der Verkäuferin das gehörige Gewicht und die vertragliche Beschaffenheit hatte, denn sie ging auf die Gefahr der Käuferin. Aber dies hat das Berufungsgericht nicht verkannt. Es hat richtig auch die Klägerin für die behaupteten Mängel für beweispflichtig gehalten. Aber wenn es durch die Aussage des Zeugen Sch. für bewiesen gehalten hat, daß an dem Gewicht eine erhebliche Menge gefehlt hat, und auf Grund dieser Aussage der Verlust auf die schlechte Beschaffenheit der Säcke zurückgeführt hat, so war es nicht rechtsirrtümlich, daß es die Beklagte dafür beweispflichtig gehalten hat, daß sie die Ware in vertragsmäßiger Menge und Verpackung zum Versand gebracht hat. Denn in seiner auf Grund der Aussage des Zeugen getroffenen Feststellung lag offenbar die, daß der Gewichtsverlust in den Gefahren des Transports nicht seine Ursache habe, sondern auf eine schlechte Verpackung der Erbsen zurückzuführen sei, und deshalb mußte sich die Beklagte entlasten. (A. Z. VI 388/25.)

Bemessung der Löschzeit in der Getreideverfrachtung. (Gutachten der Industrie- und Handelskammer 7943 G/L vom 28. 1. 1926.)

Anfrage: Stehen üblicher Weise zur Entladung eines Schiffes 3 oder 4 Tage zur Verfügung (Löschzeit), wenn nach dem Ladeschein das Schiff mit mehr als 300 t beladen ist und nach einem Vermerk auf dem Ladeschein die Löschung mit mindestens 100 t je Tag zu erfolgen hat, es in Wirklichkeit aber weniger als 300 t geladen hat.

Antwort: In der Getreideverfrachtung ist es üblich, die Löschzeit nach dem Konossementgewicht zu bemessen. Wenn der Ladeschein einen Vermerk enthält, wonach die Löschung mit mindestens 100 t je Tag zu erfolgen hat, und wenn das Schiff nach dem Ladeschein mit mehr als 300 t beladen ist, so stehen zur Entladung des Schiffes demnach 4 Tage zur Verfügung, auch wenn in Wirklichkeit weniger als 300 t geladen sind.

Flößerei. (Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, C. 3917/26 XII A 9). / Mangels anderer Vereinbarungen wird üblicherweise dem Floßregimenter, der einen größeren Holztransport zu einem Festen Preise je Festmeter übernommen hat, bei Ablieferung einer Teilmenge ein Vorschuß auf die Fracht gezahlt. Die Regimenter verfügen meist nicht über größere Geldmittel und haben beachtliche Auslagen schon vor Beginn der Fahrt: für Klampen, Nägel, Löhne, für den Verband des Floßes usw., ferner während der Fahrt: für Schiffahrtsabgaben, Löhne u. dgl. — Ueber die übliche Höhe des Vorschusses gehen die Auffassungen in den beteiligten Wirtschaftskreisen auseinander. Im allgemeinen wird ein solcher von etwa zwei Dritter der Fracht für die angelieferte Teilmenge als üblich bezeichnete, jedoch wird für den vorliegenden Fall, in dem die Fracht für die Teilmenge 612,50 Mk. beträgt, auch ein Vorschuß von mindestens 300 Mk. als angemessen erachtet. Inwieweit beim Fehlen von Stämmen die Bezahlung eines kleineren Vorschusses in Betracht kommt, wird von dem Werte des fehlenden Holzes und ferner davon abhängen, ob dieses als endgültig verloren zu betrachten ist. Dieses wird in der Regel erst nach Ablieferung der Gesamtmenge festgestellt werden können.

Haftungsbeschränkungen und Benutzung der öffentlichen Kräne in Hamburg. Am 11. September 1924 ließ die Schlesische Dampfer-Compagnie in Hamburg durch den im Eigentum des Hamburger Staates gehörigen „neuen Kran" einen Schiffskessel aus einer Schute in den Dampfer „Thielecke" absetzen. Als der Kessel ungefähr einen Meter gehoben war, riß die Krankette und der Kessel fiel in die Schute zurück. Die S. D. C. nahm den Hamburgischen Staat auf Ersatz des entstandenen Schadens in Anspruch. Das Landgericht Hamburg Zivilkammer VIII hat am 12. Mai 1925 die Klage kostenpflichtig abgewiesen, weil die Haftung für derartige Schäden nach § 8 Abs. 1 der Hamburger Bekanntmachung vom 28. Oktober 1892 (Wulff, Hamburger Gesetze und Verordnungen Band I Seite 600) ausgeschlossen sei. Gegen dieses Urteil hat die Klägerin (S. D. C.) Berufung eingelegt. Am 21. Oktober 1925 befaßte sich das Hanseatische Oberlandesgericht in seinem fünften Zivilsenat unter Mitwirkung folgender Richter: 1. des Präsidenten Dr. Mittelstein, 2. des Oberlandesgerichtsrats Griesbach, 3. des Oberlandesgerichtsrats Dr. Schultz mit dem Fall und wies die Berufung der Klägerin gegen das landgerichtliche Urteil als unbegründet kostenpflichtig zurück. In den Gründen ist ausgeführt: Die Klägerin will die Haftbarkeit des Beklagten daraus herleiten, daß die Kette mangelhaft gewesen und weder vor der Inbetriebnahme auf ihre Tragfähigkeit geprüft, nach in angemessenen Zwischenräumen überholt sei. Mit Recht hat das Landgericht die hieraus gestützte Klage abgewiesen, weil die Haftung für derartige Schäden nach § 8, Abs. 1 der Hamburger Bekanntmachung vom 28. Oktober 1892 (Wulff, Hamburger Gesetze und Verordnungen Bd. I, S. 600) ausgeschlossen sei. Die Wirksamkeit einer solchen Haftungsbeschränkung kann nicht in Zweifel gezogen werden. Die Haftung für Fahrlässigkeit kann vertraglich ausgeschlossen werden (§§ 276, 278 BGB). Das ist hier geschehen, da nach der angeführten Bestimmung jede Inanspruchnahme des Staates wegen Verschuldens seiner Organe und Angestellten vermieden werden sollte. Es ist aber auch nicht unsittlich, wenn durch Gesetz festgelegt wird, daß der Staat seine Kräne nur unter dieser Bedingung zur Verfügung stellt und sich dem jeder beugen muß, der die Kräne in Anspruch nimmt.

Ein grotesker Rechtsstreit auf der internationalisierten Donau. Welche grotesken Folgen die Internationalisierung der Donau hat, beweist ein Beispiel, das zwar weniger tragisch anmutet als die Wirtschaftsnöte, die aus dem Verkehrswirrnis im Bereich der Stromschiffahrt entstehen, aber in umso schlagkräftigerer Weise das juristische Chaos auf der großen europäischen Wasserstraße beleuchtet. / Ein englischer Staatsbürger erhielt vor kurzem seitens der Preßburger Stadtgemeinde die Bewilligung, ein Eisenbetonschiff in der Nähe des Hafens zu verankern und darauf ein Kaffeehaus mit Tanzsaal zu errichten. Nun entstanden folgende Rechtsfragen: Das Schiff ist mit dem Ufer durch eine Brücke verbunden. Das Ufer ist tschechoslowakisches Territorium, die Donau aber untersteht internationalem Recht. Vom steuertechnischen Standpunkt ist das Schiff kein Haus, sondern eben ein Schiff. Es kann also weder dem Hauszins, noch der Hausklassen-, noch aber der Mietzinssteuer unterworfen werden. Aber selbst wenn man annehmen wollte, daß das Schiff, da es ständig verankert ist, und nicht Verkehrszwecken dient, ein Haus auf dem Wasser ist, jedoch weder im Grundbuch eingetragen ist, noch auch auf tschechoslowakischem Territorium steht,

so ist die Frage noch immer nicht entschieden, wer eigentlich berechtigt sein kann, eine Gebäudesteuer einzuheben, da ja das „Haus" unter der Hoheit nicht des Staates, sondern der Internationalen Donaukommission steht. Ebenso ist die Frage der Einhebung der Lustbarkeitssteuer und anderer Abgaben strittig. Ueberdies ergibt sich betreffs der Gebäudesteuer eine weitere Schwierigkeit, da das städtische Bauamt naturgemäß weder zum Bau noch zum Umbau eine Bewilligung erteilt hat. Zu alledem kommt noch, daß der Besitzer des Schiffes englischer Staatsbürger ist. Ein tragikomisches Rätsel, würdig unserer Zeit und der Zustände, die der Frieden geschaffen hat!

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (Heft 2, Seite 73) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Hafenarbeitgeber-Verband zu Lübeck e. V., Lübeck, Altefähre 21.
2. „Oslag" Ostdeutsche Speditions- und Lagerhaus-Gesellschaft m. b. H., Königsberg i. Pr., Vordere Vorstadt 56/59
3. Rat der Stadt Braunschweig, Braunschweig.

Einzel-Mitglieder:

1. Arlt, Max, i. Fa. Ivers & Arlt, Reeder und Konsul, Königsberg/Pr., Friedrichsburger Straße 5.
2. Bruns, W., Reederei, Inhaber H. Bruns, Leer (Ostfriesland), Ledastr. 23.
3. Carstens, Hermann, Vorsitzender der Handwerkskammer für den Reg.-Bez. Wiesbaden, Mitglied des Vorläufigen Reichswirtschaftsrates, Zimmermeister, Säge- und Hobelwerksbesitzer, Wiesbaden, Westerwaldstr. 2.
4. Claussen, Gustav, Direktor der H. Witte Akt. Ges., Brandenburg/H., Jacobstr. 10.
5. Dampfschiffs-Reederei, G. m. b. H., Landsberg/W., Waserstr. 8.
6. Deter, C. F. Nachf., Bahnspedition und Umschlagsverkehr, Havelberg, Lange Straße 4/5.
7. Dorner, Hafendirektor, Vorstand der Badischen Hafenverwaltung, Mannheim, Güterhallenstr. 12.
8. Dubelman, Richard, Rechtsanwalt, Köln, Filzengraben 19.
9. Eckert, Adolf, i. Fa. Carl Krantz, Spedition und Schiffahrt, Tilsit, Packhofstr. 1.
10. Eiselen, Wilhelm, Dipl.-Ing., Regierungsbaumeister, Bln.-Friedenau, Rheingaustr. 5.
11. Fröhlich, E. & H., Befrachtungsgeschäft für Haff- und Stromschiffahrt, Königsberg/Pr., Fleischbänkenstr. 5.
12. Günther, Felix, Inhaber der Fa. Otto Günther, Papierfabrik, Greiz.
13. Hahn, Franz, Direktor, Zehdenick, Dammhaststr. 26.
14. Handelskammer Nürnberg, Nürnberg, Hauptmarkt 25.
15. Haßlacher, Dr. jr., Generaldirektor, Duisburg-Meiderich.
16. Held, Dr., Bayerischer Ministerpräsident, München.
17. Hepp, Fritz, Geschäftsführer der Gruppe Elbe—Moldau und Saale des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V., Hamburg 13, Schlüterstr. 54a.
18. Horion, Dr., Landeshauptmann der Rheinprovinz, Düsseldorf, Landeshaus.
19. Kalischer, B., i. Fa. Anton Günther, G. m. b. H., Spedition, Harburg a. E., Brückenstr. 10.
20. Kauffmann, Cornelius, Kommerzienrat, Stuttgart, Keplerstraße 5.
21. Kaufmann, Heinrich Theophilus, Mitgl. der Bremer Bürgerschaft, Gewerkschaftsführ., Bremen, Hankenstr. 21/22.
22. Klasen, Hermann, Mitinhaber der Fa. A. u. H. Klasen, Schiffsbauingenieur, Papenburg, Bahnhofstr. 6.
23. Koepke, Franz, Oberregierungs- und Oberbaurat, Mitglied der Regierung in Breslau, Breslau 18, Kurfürstenstraße 26.
24. Kuchem, Wilh., Spedition, Schiffahrt, Lagerung, Bonn a. Rhein, Rathenau-Ufer 2.
25. Kumpf, Jos., Beeideter Dispacheur u. Schiffahrtssachverständiger, Eberbach a. N., Kaiser-Wilhelm-Straße 28.
26. Meierle, J. F., Ministerialrat, Prag XVII, Nr. 295.
27. Meyer, Gerhard, Kommerzienrat, Vorsitzender des Vorstandes der Ilseder Hütte, Peine.
28. Meyer-Hermann, Heinrich, Mitinhaber der Oberweser-Dampfschiffahrts-Ges., Hameln, Brückenkopf 9.
29. Müller, J., Konsul, Brake i. Oldenburg.
30. Napp-Zinn, Anton, Felix, Dr. rer. pol., Privatdozent und Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Köln, An der Bottmühle 2.
31. Nickel, Hermann, Direktor der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg 1, Bahnhofsplatz 1.
32. Oster, H., Dr. Direktor des Ammoniakwerks Merseburg, G. m. b. H., Leunawerke, Kr. Merseburg.
33. v. Poellnitz, Alexander, Prokurist der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a.
34. Preuß, Wilh., Schiffbau-Direktor der „Stettiner Oderwerke", Stettin, Gießereistr. 17.
35. Pricken, Dr., Fritz, Teilhaber der Firma G. L. Kayser, Speditions-Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mainz, Karmeliterplatz 1.
36. Puls, Hugo, Prokurist der Neuen Norddeutschen Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft, Berlin NW 40, Herwarthstraße 3a.
37. Rust, Regierungsbaurat, Berlin W 30, Barbarossastr. 46.
38. Schiffers, Albert, Consul und Generaldirektor, Aachen, Herzogstr. 15.
39. Silberstein, Eugen, Spedition, Berlin SO 26, Reichenberger Straße 154.
40. Schlüter, Hans, Generaldirektor, Mülheim/Ruhr, Hindenburgstr. 120.
41. Schrage, Wilh., Maschinenfabrik, Soest i. Westf.
42. Schröder, Theodor, Helmuth, Import-Export, Stettin.
43. Stillert, Bruno, Kohlen engros und Flußschiffahrt in Stettin, Danzig und Königsberg/Pr. zu Stettin, Handelshaus 3 Eichen.
44. Tewes, E., Fa. Seekamp & Tewes, Bremen, Langenstr. 41.
45. Vögele, Wilh., M. d. Rwr., Fabrikant, Mannheim N. 7, 16a.
46. Vogt, Detlof, Vertreter des Rhenania Rheinschiffahrtskonzerns, Berlin W 50, Würzburger Straße 5.

Sitzung des Großen Ausschusses am 13. April 1926. In dem bis auf den letzten Platz besetzten großen Saal des Vereinshauses Deutscher Ingenieure fand am Dienstag, den 13. April 1926 eine Große Ausschuß-Sitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. statt. Der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, gab in seinen Begrüßungsworten der Freude über den so ungemein zahlreichen Besuch Ausdruck und hieß die in großer Anzahl erschienenen Herren Vertreter der Reichs- und Landesministerien, an ihrer Spitze den Herrn Reichsverkehrsminister Dr. Krohne, willkommen. Der deutschen Presse, die sehr stark vertreten war, widmete der Vorsitzende besondere Worte des Dankes für das so rege Interesse, das die Tagespresse besonders in den letzten Monaten, der deutschen Binnenschiffahrt und den Bestrebungen des Zentral-Vereins entgegenbrachte. / In seinen einleitenden Worten wies Generaldirektor Ott nach einem kurzen Ueberblick über die Wirtschaftslage der jüngsten Zeit auf die Erfahrungstatsache hin, daß Kollisionen innerhalb des Verkehrsgewerbes in Zeiten der Wirtschaftsnot unvermeidbar sei, da jedes der großen Verkehrsmittel im Kampf um seine Existenz an der zu knappen Verkehrsdecke ziehe, um möglichst viele Transporte an sich zu ziehen. Als Zweck der Großen Ausschuß-Sitzung bezeichnete Generaldirektor Ott das Bestreben des Zentral-Vereins, die Basis für die unbedingt notwendige Gemeinschaftsarbeit zwischen Schiene und Wasserweg zu suchen und zu finden. Der Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins, Syndikus Schreiber, Berlin, berichtete sodann im Rahmen eines kurzen Tätigkeitsberichtes über die aktuellen Fragen der deutschen Binnenschiffahrt. / Von den Ausführungen ist der Hinweis auf die Wiederbelebung der im Jahre 1894 beim Zentral-Verein gegründeten Schlichting-Stiftung, die Gründung der Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht und der Normungskommission (siehe besondere Berichte) in erster Linie beachtenswert. Mit großem Interesse wurden die Mitteilungen Schreiber's über die in der letzten Zeit wieder angebahnten Beziehungen des Zentral-Vereins zu dem im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt zusammengeschlossenen Binnenschiffahrtskörperschaften der benachbarten mitteleuropäischen Staaten entgegengenommen. Der an den Zentral-Verein gerichtete Appell, in enger Zusammenarbeit zwischen der zentralen Körperschaft und den lokalen Verbänden und Einzelmitgliedern mit allem Nachdruck an der Erreichung des Hauptzieles: Der Schaffung einer leistungsfähigen deutschen Binnenschiffahrt zu arbeiten, die im Rahmen eines planmäßig ausgedehnten Wasserstraßennetzes in der Lage ist, den verkehrswirtschaftlichen Erfor-

dernissen der Zukunft gerecht zu werden, fand in der Versammlung lebhaftes Echo. / Der Hauptreferent des Tages, Reichsminister a. D. Dr. Ing. h. c. Gothein, ergriff sodann das Wort, um in einem mehr als zweistündigen Vortrage in tiefschürfender Weise das Thema „Wirtschaft und Wasserstraßenpolitik" zu behandeln. Reichsminister Gothein bezeichnete seine Ausführungen als die Entgegnung der Wirtschaft und der Binnenschiffahrt auf die Auslassungen des Direktors der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Staatssekretär Vogt, in der kürzlich stattgefundenen Verkehrsausschuß-Sitzung des Deutschen Industrie- und Handelstages. In seinen einleitenden Worten gab er ein anschauliches Bild von der gewiß unerfreulichen Finanzlage der Gesellschaft, betonte aber, daß die Deutsche Reichsbahn an dem gegenwärtigen Zustand des hohen Lohnniveaus, unter dem die Bahn vor allem zu leiden habe, im Hinblick auf die bei und nach der Währungsstabilisierung durchgeführte Ueberspannung der Tarife nicht ganz unschuldig sei. Auf die Tarifpolitik der Reichsbahn übergehend, legte der Redner die für die Binnenschiffahrt so nachteiligen Folgen des Staffeltarifsystems an Hand zahlreicher Beispiele dar und wies nach, daß die Behauptung, die Binnenschiffahrt habe auf kurze Entfernungen die Einbußen der Transporte auf weite Entfernungen wieder eingebracht, ebenso wenig zutreffe wie die Darlegung des Herrn Staatssekretär Vogt, daß der Wasserweg der Schiene in den letzten Jahren große Mengen Stückgütertransporte abgenommen habe. Die Zunahme des Stückgutverkehrs in der Binnenschiffahrt führte der Redner auf Verschiebungen innerhalb der Beförderungsarten des Wasserverkehrs selbst zurück. Mit scharfen Worten geißelte Gothein das bei der sogenannten Verkehrswerbung bekundete Geschäftsgebahren der Reichsbahn, das trotz der anerkannten Notwendigkeit kaufmännischer Betriebsführung nicht Billigung finden könne. Die Behauptung Vogt's, die Wasserstraßen hätten der Eisenbahn den Verkehr entzogen, entkräftete Gothein mit einem Hinweis auf die amtliche Statistik, die für das Jahr 1924 einen prozentual stärkeren Rückgang des Binnenschiffahrtsverkehrs gegenüber 1913 zeige als bei der Eisenbahn. Gegenüber der Befürchtung, neue Wasserstraßen entzögen der Bahn den Verkehr, wies Gothein darauf hin, daß diese Befürchtung schon vor Jahrzehnten immer und immer wieder angeführt wurde, daß die Geschichte des Verkehrswesens aber stets gezeigt habe, daß die Wasserstraße sich ihren Verkehr selbst schafft, indem sie immobile Güter mobil, d. h. transportfähig macht. Ganz abgesehen davon, daß selbst bei etwaigem Transportverlust des Schienenweges die auf den Wasserstraßen beruhende Verkehrsbelebung, mit der Verbilligung der Wirtschaft und der Schaffung neuer Bedürfnisse auch bei der Eisenbahn neuen Verkehr hervorrufe und so die Einbußen in vielfacher Weise wett mache. So hat u. a. seinerzeit durch die Kanalisierung der Oder auch der Schienenweg eine glänzende Verkehrsbelebung erzielt und auch am Rhein, neben dem doch zu beiden Seiten große Eisenbahnlinien laufen, hat der Verkehr ebenfalls allgemeinen Aufschwung genommen. Den Ausführungen Vogt's, daß die Binnenschiffahrt auf dem Rhein—Herne-Kanal, wie überhaupt im Gebiete der Westdeutschen Kanäle der Deutschen Reichsbahn große Mengen Schwertransporte entzogen habe, setzte Gothein gegenüber, daß es sich hier nicht um eine Entziehung von Gütern handeln könne, da doch die Wasserstraße den Verkehr erst geschaffen habe. / Zum zweiten Teile seines groß angelegten Vortrages übergehend, entkräftete Gothein die Warnung Vogt's und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor dem weiteren planmäßigen Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes. Eingehend legte er die im Interesse der Gesamtwirtschaft liegende Notwendigkeit dar, diesen Ausbau weiter zu verfolgen, insbesondere den Mittelland-Kanal fertig zu stellen, das Staubecken von Ottmachau einer baldigen Vollendung zuzuführen und das Projekt des Hansa-Kanals nachdrücklichst zu betreiben. Gothein warnte davor, sich durch die Hinweise darauf, daß es sich bei einem großen Teil der Wasserstraßenbauten nur um lokale Bedürfnisse handle, einschüchtern zu lassen, indem er in überzeugenden Worten darlegte, daß das deutsche Volk nicht nur eine Kulturgemeinschaft, sondern eine Wirtschaftsgemeinschaft sei, in der die Vorteile der einen Stelle auch den anderen Volksteilen zu gute kommen. / Wenn immer gesagt werde, man solle die Wasserstraßen-Projekte auf einen günstigeren Zeitpunkt verschieben, so wies Gothein darauf hin, daß zwischen dem Planen und dem Ausführen ein langer Weg sei, das habe die Geschichte aller deutschen Wasserstraßenbauten hinlänglich bewiesen. „Bereit sein ist alles. Es muß Vorsorge getroffen werden, daß Wasserstraßenprojekte rechtzeitig aufgestellt werden. Denn wenn man erst damit anfängt, wenn hinreichend Geld vorhanden ist, dann dauert es immer noch Jahrzehnte, bis der Wasserweg der Vollendung entgegensieht." / In seinen Schlußworten streifte Gothein das Gebiet der großen Politik und legte dar, daß seiner Ansicht nach die Erfüllung des Dawes-Planes für Deutschland eine Unmöglichkeit sei. Unerfüllbar wie der Dawesplan seien auch die der Reichsbahn auferlegten Verpflichtungen. Im Interesse der deutschen Volkswirtschaft dürfte diese aber die Wirtschaft nicht so lange drosseln, bis es zu spät sei. Eine Drosselung der Wirtschaft sei es aber, wenn die Verkehrsinstrumente, zu denen in erster Linie die deutsche Binnenschiffahrt gehört, in ihrer organischen Weiterentwicklung gehemmt würden. Gothein schloß mit dem Wunsche, daß die Deutsche Reichsbahn in Zukunft ihre Pflichten gegenüber der deutschen Wirtschaft nicht vernachlässige. / An den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag des Herrn Reichsminister Gothein, den wir in der Mainummer wörtlich bringen werden, schloß sich eine angeregte Diskussion an, die vor allem durch die Herren Staatssekretär Vogt, Oberbürgermeister Luppe, Nürnberg und Fabrikbesitzer Dr. Bahr, Landsberg getragen wurde. Staatssekretär Vogt wies ausdrücklich darauf hin, daß es nicht Absicht der Eisenbahn sei, eine Kampfstellung zu der Wasserstraße einzunehmen, weil die Reichsbahn in all den Mitteln, den Verkehr zu heben, nicht ein Mittel sehe, den anderen zu schädigen, sondern von der Ueberzeugung durchdrungen sei, daß alle Verkehrsinstrumente zusammen arbeiten müssen, um das gemeinsame Ziel zu erreichen. Vogt erinnerte daran, daß seit Juli vorigen Jahres sieben neue Umschlagstarife eingeführt und acht bestehende Umschlagstarife weiter ausgebaut worden seien und daß die Reichsbahn keineswegs beabsichtige, mit dem Ausbau der Umschlagstarife abzubauen. / Oberbürgermeister Luppe, Nürnberg und Dr. Bahr, Landsberg, wiesen ihrerseits nochmals entschieden die Warnungen der Reichsbahn vor dem weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes zurück und baten den Zentral-Verein mit allem Nachdruck, die planmäßige Ausdehnung des deutschen Wasserstraßennetzes zu betreiben. Staatssekretär Vogt präzisierte den vor dem Industrie- und Handelstag bekundeten Standpunkt der Deutschen Reichsbahn in dieser Frage dahingehend, daß die Reichsbahn nicht grundsätzlich gegen jeden weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes sei. Vogt habe nur sagen wollen, daß, solange die Reichsbahn in die Dawesverpflichtungen verschnürt sei, man mit dem Ausbau von Wasserstraßen vorsichtig sein sollte, da bei dem heutigen Verkehrsumfange diese der Eisenbahn den Verkehr wegnehmen könnten. Nach Ansicht Vogt's wird es auch noch lange Jahre dauern, bis die Verkehrsdecke so stark angewachsen ist, daß für beide Verkehrsinstrumente ausreichende Transportmengen zur Verfügung stehen werden. / Zum Schlusse ergriff noch Reichsverkehrsminister Dr. Krohne das Wort. Er erinnerte daran, daß die Gothein'schen allgemein-wirtschaftlichen Ausführungen erst in der jüngsten Zeit auch in Amerika wieder Auferstehung feiern konnten. Bezüglich des Ausbaues des deutschen Wasserstraßennetzes erkannte der Reichsverkehrsminister den versteckten Vorwurf wegen der langwierigen Dauer der Projekte als berechtigt an, doch wies Krohne darauf hin, daß die Schwierigkeit bei dem Eintritt der Stabilisierung in der finanztechnischen Beschaffung der Baugelder gelegen habe. Die Auffassung sei seinerzeit dahin gegangen, daß man sich in dem Finanzprogramm nicht auf so lange Jahre festlegen könne. Der Reichsverkehrsminister glaubte aber sagen zu dürfen, daß aus der Verzögerung in keiner Weise ein ad acta-legen des Wasserstraßenprogrammes entnommen werden dürfe, daß vielmehr der Zeitpunkt sehr nahe sei, wo die Entscheidung über die Frage der Finanzierung des Wasserstraßenprogrammes getroffen würde. / In seinem Schlußwort dankte der Vorsitzende, Generaldirektor Dr. h. c. Ott allen Herren für die rege Teilnahme an der Diskussion und schlug vor, im Großen Ausschuß die vom Verwaltungsrat des Zentral-Vereins in seiner letzten Sitzung bereits gebilligte Resolution zu fassen. Die Resolution wurde einstimmig angenommen: „Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. ist sich darüber klar, daß bei der heutigen mißlichen Finanzlage des Reiches die Investition großer Kapitalien, wie sie zur notwendigen Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes naturgemäß nun einmal erforderlich sind, nur in beschränktem Maße erfolgen kann. Andererseits ist das führende Sachverständigen-Gremium der deutschen Binnenschiffahrt überzeugt, daß die Regierung alles daran setzen wird, in ihrer Wasserstraßenpolitik mit den gebieterischen Forderungen der Stunde Schritt zu halten. Aus dieser Ueberzeugung heraus erachtet es der Zentral-Verein nicht für notwendig, zu b e s t i m m t e n Kanalprojekten Stellung zu nehmen, oder im Hinblick auf die zahlreichen in der letzten Zeit in der Presse erschienenen und die breite Oeffentlichkeit beunruhigenden Nachrichten über Etatsrestrictionen des Reichsfinanzministeriums — u. a. beim Etatsposten Mittelland-Kanal — entsprechende Resolutionen zu fassen.

Der Zentral-Verein gibt der Hoffnung Ausdruck, daß das Reichsverkehrsministerium im Rahmen einer weitblickenden Politik der Reichsregierung auch weiterhin durch sachverständige und tatkräftige Unterstützung bei der Förderung des Wasserstraßen-Gedankens den Bestrebungen des Zentral-Vereins auf Schaffung eines leistungsfähigen deutschen Wasserstraßennetzes zum Ziele verhelfen wird." / Den zweiten Teil der Großen Ausschuß-Sitzung füllte die Vorführung des im Auftrage des Weserbundes hergestellten Werbefilmes „Von der Weser bis zur Donau" aus. Der Geschäftsführer des Weserbundes, Dr. Flügel, Bremen, knüpfte in seinen Einführungsworten an das Gothein'sche Wort an: „Bereit sein ist alles". Das große Projekt der Verbindung der Weser mit der Donau könne und solle nur in Etappen gebaut werden. Als besonders wichtig bezeichnete der Vortragende den Ausbau der unteren Werra, wofür auch in dem Etat für 1926 bereits vorbereitende Mittel eingestellt worden seien. Hand in Hand mit dem Ausbau dieser Strecke müsse die Kanalisierung der Weser erfolgen, darüber dürfe man aber nicht das letzte Ziel vergessen: Die Verbindung vom deutschen Süden zum deutschen Norden. Den Leitstern des Weserbundes faßte Dr. Flügel in dem mit großen Beifall aufgenommenen Vorwort in der Devise zusammen: „Durch ruhige, schrittweise, aber zielbewußte Arbeit zum langsamen Wiederaufstieg des gesamten Vaterlandes." Die Vorführung des Films hielt — trotz der vorgerückten Stunde und trotz des Umstandes, daß bereits mehrstündige Beratungen vorausgegangen waren — den vollgefüllten Saal des Vereinshauses Deutscher Ingenieure bis zum letzten Bild in Spannung. Wunderbare Städte- und Landschaftsbilder wechselten mit eindrucksvollen äußerst lehrreichen geographischen und technischen Lichtbildern, die Reise von Bamberg bis Bremerhaven zeigte den zahlreichen Zuschauern klar und deutlich die volkswirtschaftliche Notwendigkeit der baldigen Verwirklichung des groß angelegten Projektes. Der reiche Beifall, der dem Filmvortrag zuteil wurde, bewies das große Interesse, das von dem ersten sachverständigen Gremium, dem Großen Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt der Weser—Main-Verbindung entgegengebracht wird, er war auch ein Zeichen des Dankes an den Weserbund für die Pionierarbeit, die er durch die Herstellung des erstklassigen Filmes im Dienste der Propagierung des gesamten Binnenwasserstraßen-Gedankens geleistet hat. / Um 10 Uhr schloß der Vorsitzende des Zentral-Vereins, Generaldirektor Dr. h. c. Ott die Sitzung, nachdem er nochmals sämtlichen erschienenen Herren für die zahlreiche Beteiligung gedankt hatte.

*

Verwaltungsratssitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Am 14. April 1926 fand im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt eine aus allen Teilen des Reiches stark besuchte Verwaltungsratssitzung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. unter der Leitung des 1. stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, statt. Generaldirektor Dr. h. c. Ott, der 1. Vorsitzende, war am Erscheinen verhindert. / Die Beschlußfassung über die Hauptversammlung 1926 konnte noch nicht erfolgen, da über verschiedene wichtige Fragen vorerst noch Informationen eingeholt werden müssen. Dagegen beschloß der Verwaltungsrat die Beteiligung des Zentral-Vereins an der Internationalen Ausstellung in Basel. Es ist vorgesehen, neben einer Organisationstabelle der deutschen Binnenschiffahrt die bislang erschienenen Jahrgänge der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in besonderer Ausstattung zur Ausstellung zu bringen. Die übrigen Punkte der Tagesordnung beschäftigten sich zumeist mit internen Vereinsangelegenheiten. Um 6,20 Uhr schloß Herr Geheimrat de Thierry die Sitzung.

*

Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht. Die Eröffnungssitzung der beim Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt gegründeten Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht fand am 14. April im Zentralbüro der deutschen Binnenschiffahrt zu Berlin statt. Die in die Kommission berufenen Mitglieder — siehe Heft 3 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Seite 120 — waren fast ausnahmslos erschienen. Staatssekretär Peters und Professor Dr. Fleischmann befanden sich seinerzeit im Ausland, sodaß sie an der Eröffnungssitzung nicht teilnehmen konnten. / Das Reichsverkehrsministerium war durch Geheimrat Dr. Müller, das Reichsjustizministerium durch Herrn Geheimrat Dr. Richter, beide als Kommissare, vertreten. Außerdem hatten die Körperschaften der deutschen Binnenschiffahrt Delegierte entsandt. / Der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, wies in seinen Begrüßungsworten auf die außerordentliche Schwierigkeit der Materie hin, mit deren Bearbeitung sich die Kommission zu befassen hat und gab im Namen des Zentral-Vereins dem Wunsche Ausdruck, daß die Arbeiten der Kommission zum Besten der deutschen Binnenschiffahrt mit reichem Erfolge gekrönt werden möchten. / Generaldirektor Dr. h. c. Ott übergab sodann den Vorsitz dem Chefpräsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts, Herrn Prof. Dr. Max Mittelstein, der im Einverständnis mit den Kommissionsmitgliedern die Leitung der Arbeiten der Kommission übernahm. Professor Dr. Mittelstein betrachtet den Aufgabenbereich der Studienkommission als eine Materie von außerordentlicher Bedeutung. Das internationale Binnenschiffahrtsrecht greife in die verschiedensten Gebiet hinein. Seine Grundlage müßten aber immer die wirtschaftlichen Verhältnisse sein. Wie das Recht als solches nicht Selbstzweck sei, so solle auch das Binnenschiffahrtsrecht in die hochbedeutsame Binnenschiffahrt durch Aufstellung von Regeln Ordnung bringen. Für unbedingt erforderlich hält Professor Dr. Mittelstein die eifrige Mitarbeit der Herren aus der Praxis. / Geh. Reg.-Rat Dr. Richter überbrachte die Grüße der Reichsregierung zum 1. Zusammentritt der Studienkommission und deren Wünsche für eine recht erfolgreiche Tätigkeit bei Unterstützung des Gesetzgebers in den zur Bearbeitung stehenden schwierigen Fragen. / Die Kommission trat sodann in die Beratung eines Arbeitsprogrammes ein und kam zu der einstimmigen Ueberzeugung, daß vor allem die Fragen der Eintragung von Binnenschiffen, der Hypotheken- und Schiffsgläubiger-Rechte, der Schiffsbemannung und des Flaggen-Rechtes als die wichtigsten und vordringlichsten Materien anzusprechen und in 1. Linie zu bearbeiten seien. Für die vorerwähnten Themen wurde sodann ein Referent und ein Korreferent bestellt. / Für den Wiederzusammentritt der Studienkommission ist der Monat Juni in Aussicht genommen. / Schon die auf der 1. Tagung kurz zur Sprache gebrachten Streitfragen und Konfliktfälle aus den Bereichen aller internationalen Stromgebiete zeigten schlaglichtartig, wie notwendig es war, ein sachverständiges Gremium mit dem systematischen Studium des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes und der Pflege der Vereinheitlichung des Privatrechtes auf den internationalen Strömen zu betrauen.

*

Sondernummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt". Anläßlich der am 1. Juli 1926 beginnenden Internationalen Ausstellung für Wasserkraft und Wassernutzung in Basel beabsichtigen Verlag und Schriftleitung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", die Juni-Nummer als Sonder-Nummer in beträchtlich erhöhter Auflage erscheinen zu lassen. Die Juni-Nummer wird zu diesem Zwecke auch inhaltlich besonders auf die Baseler Ausstellung zugeschnitten sein und einen wesentlich erweiterten Umfang aufweisen. Wir machen die Mitgliedsfirmen des Zentral-Vereins hierauf bereits heute aufmerksam und weisen darauf hin, daß sich hier eine besonders günstige Gelegenheit zur Auftragserteilung von Werbeanzeigen bietet. Noch dazu, als der Verlag bereit ist, den Zentral-Vereins-Mitgliedern für die Sonder-Nummer auch mit einem Sonderangebot zu dienen. Nähere Mitteilung erfolgt mit Rundschreiben. Die weite Verbreitung der Sonder-Nummer unter den Besuchern der Baseler Ausstellung ist gewährleistet.

*

Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt. Normenausschuß des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt. Zu der am 14. April 1926 vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt einberufenen 1. Sitzung des Normenausschusses waren neben einer Reihe von Gästen die Schiffahrtsverbände sämtlicher Stromgebiete, beide Organisationen der Flußschiffswerften und der Handelsschiffs-Normenausschuß (HNA) vom Germanischen Lloyd, Hamburg vertreten. Aufgabe der Sitzung war es, über die Zweckmäßigkeit der Normung in der Binnenschiffahrt grundsätzlich Klarheit zu schaffen und gegebenenfalls vorbereitende Richtlinien nach der organisatorischen Seite festzulegen. / Bei der Beurteilung der Zweckmäßigkeitsfrage konnte von vornherein festgestellt werden, daß im Hinblick auf die außerordentlich verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen Stromgebiete weniger eine Normung der Schiffskörper, sondern vielmehr eine solche im Maschinenbau vorteilhaft erscheint, vor allen für die Teile, die Gegenstand der Massenfabrikation sind. Selbstverständlich muß die Normung sich auch hier zunächst auf spezielle Teile eines begrenzten Gebietes beschränken. Unter dieser Voraussetzung wurde — als Ergebnis der Diskussion — die Zweckmäßigkeit der Normung in der Binnenschiffahrt ein-

mütig anerkannt. / Die Sitzung legte weiter eine Reihe von Richtlinien für die Lösung der organisatorischen Frage fest. Träger des Normenausschusses sind einmal die im Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt zusammengeschlossenen Schiffahrtsverbände, auf der anderen Seite die Organisationen der Werften (Verein der Flußschiffswerften und Verein Deutscher Schiffswerften). Die Zusammensetzung beider Interessengruppen soll auf paritätischer Grundlage vorgenommen werden. / Es wurde für zweckmäßig gehalten, den zur Normung notwendigen Apparat nach dem Muster des HNA aufzuziehen. Dabei sollen die rein verwaltungsmäßigen Arbeiten in den Händen der Interessengruppen, und zwar in denen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, verbleiben. Die technische Geschäftsführung soll dem HNA des Germanischen Lloyd übertragen werden, um durch die damit gegebene Vereinheitlichung und Zusammenlegung der Arbeiten und die Uebernahme bereits bewährter Normenblätter aus der Seeschiffahrt zu einer wesentlichen Vereinfachung des Apparates zu gelangen.

Verlängerung des Schiffahrtsabgaben-Nottarifs. Die Geltungsdauer des seinerzeit (Verfügung vom 25. Oktober 1925) vom Reichsverkehrsminister zur Unterstützung der Preissenkungsaktion der Regierung erlassenen, ursprünglich bis Ende 1925 befristeten und dann bis 1. April 1926 verlängerten Nottarifs, der bekanntlich für die wichtigsten Lebensmittel eine Ermäßigung von 10 v. H. vorsieht, ist erneut hinaus geschoben worden, und zwar zunächst bis zum 30. Juni 1926.

★

Partikulierschifferverband „Jus et Justitia", Duisburg. Der Partikulierschifferverband „Jus et Justitia" hielt am 10. April 1926 in Duisburg-Ruhrort eine zahlreich besuchte Versammlung ab, um Mittel und Wege zu finden, wie der darniederliegenden Partikulierschiffahrt zu helfen sei. Der Syndikus des Verbandes, Dr. Reinig, hob einleitend hervor, daß die Notlage der Schiffahrt der allgemeinen wirtschaftlichen Not Deutschlands entspringe. Die Produktion habe allgemein abgenommen, wodurch der Versand der Hauptgüter, besonders der Kohle, auf ein Mindestmaß zurückgegangen sei. Ein weiterer Faktor sei die Politik der Reichsbahn, gegen die nicht nur die Rheinschiffahrt, sondern die Binnenschiffahrt des ganzen Reiches protestiere. Mit einer Hilfe von außen sei nicht zu rechnen. Den Partikulierschiffern könne nur durch engsten Zusammenschluß in den eigenen Reihen geholfen werden. Es gäbe zwei Möglichkeiten, die zu einer Besserung führen könnten, einmal eine einschneidende Aenderung in der allgemeinen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Reichsbahn, die andere Möglichkeit wurzele in der Rheinschiffahrt selbst: Zusammenschluß und rasches Handeln, um der katastrophalen Lage abzuhelfen. An diese Ausführungen knüpfte sich eine längere Aussprache. Dr. Reinig wies darauf hin, daß es neue Wege nicht gebe und Hilfe nur dadurch möglich sei, daß man unter Ausschaltung des gegenwirkenden Mitbewerbs geschlossen auf den Frachtenmarkt einwirke. Dann aber müsse man mit der anderen Seite eine Verständigung über eine vernünftige Frachtenpolitik herbeiführen. Um die einheitliche Meinung zum Ausdruck zu bringen und das Rückgrat am Frachtenmarkt zu stärken, wurde nach einem Vorschlag, dem sich auch der Vertreter des Kleinreeder-Verbandes anschloß, der wirtschaftliche Zusammenschluß sofort getätigt, ferner ein sechszehngliedriger Ausschuß gewählt, dem neben dem Syndikus des Verbandes und einem Vertreter der Kleinreeder 14 Partikulierschiffer angehören und der bereits mit den Beratungen begonnen hat, um schon in den nächsten Tagen mit konkreten Vorschlägen an die Partikulierschiffer herantreten zu können.

★

Bayerischer Kanal- und Schiffahrtsverein, Nürnberg. Zu einer am Mittwoch, den 7. April 1926 einberufenen Vorstandssitzung, mit der die Hauptversammlung der Nürnberger Ortsgruppe verbunden wurde, waren Herren aus Augsburg, Bamberg, Eßlingen, Fürth, Kitzingen, München, Regensburg, Roth, Schwabach, Treuchtlingen, Weißenburg und Würzburg erschienen. Als Vertreter der bayerischen Gruppenverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nahm Reichsbahndirektor Ministerialrat Morhart, als Vertreter der Reichsbahn-Direktion in Nürnberg Reichsbahnrat Kittemann an der Sitzung teil. Nach Begrüßungsworten widmete der Vereinsvorsitzende, Oberbürgermeister Dr. Luppe den verstorbenen Mitgliedern Geh. Baurat Dr. A. v. Rieppel, Rentner Wilhelm Rehlen und Geh. Kommerzienrat Hans Humbser ehrende Nachrufworte. Er berichtete darauf kurz über den Stand der bayerischen Wasserstraßenbauten. Das Kachletwerk bei Passau wird mit Sicherheit nächstes Jahr vollendet werden. Mit der Mainkanalisierung von Aschaffenburg ab mainaufwärts wird in kurzem begonnen werden; für die ganze Strecke Aschaffenburg—Würzburg sind 8 Baujahre angesetzt. Für eine Neuprüfung der Frage, ob sodann das Maindreieck bei Kitzingen durchfahren oder ein Kanal durch das Werntal gebaut werden soll, sind Mittel zur Verfügung gestellt worden. Die Untersuchung über die Linienführung zwischen Nürnberg und der Donau ist zurückgestellt worden. / Hierauf ergriff der Syndikus des Bayerischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins, Herr K. Steller, das Wort und berichtete über einen von dem Direktor der Reichseisenbahn-Gesellschaft, Herrn Staatssekretär Vogt, am 11. Februar vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Industrie- und Handelstages gehaltenen Vortrag, in dem der Staatssekretär hinsichtlich der Reichsbewilligungen für die Rhein—Main—Donau-A.-G. in Höhe von 5 715 000 M. hervorhob, daß es der Reichseisenbahngesellschaft gefährlich erscheine, wenn die Wasserstraßen weiter ausgebaut würden und ausführte, es müsse bezweifelt werden, ob es dem Reichstage bei dem Bewilligungsbeschlusse bekannt gewesen sei, welche enormen Einnahmenausfälle durch die neuen Wasserstraßen wieder der Reichsbahn erwachsen würden. In der gegenwärtigen Zeit, wo die Reichsbahn mit beinahe 40% der gesamten Reparationsleistungen belastet sei, dürften nicht noch weitere Beträge aufgewandt werden, die letzten Endes dahin führen würden, der Reichsbahn ganz wesentliche Teile des Verkehrs zu entziehen. Zu befürchten sei, daß bei einem weiteren Rückgange des Verkehrs nichts anderes übrig bleibe als die Einnahmen durch die Tarifschraube wieder in die Höhe zu bringen. / Herr Syndikus Steller gab zu diesen Ausführungen des Staatssekretärs Vogt seine Stellungnahme ab und kennzeichnete sie dahin, daß der Generaldirektor der Reichsbahn mit seinen Anschauungen und Tendenzen zu einer in der Praxis selbstmörderischen Verneinung eines elementaren Wesens des Verkehrs gelange, denn er hebe die Wirksamkeit des Verkehrs als produzierende Macht auf. Wo als solche die Reichsbahn versage, müsse die Binnenschiffahrt einsetzen, wenn die deutsche Volkswirtschaft nicht völlig gelähmt und die unter den veränderten Weltmarktverhältnissen dringend gebotenen siedlungspolitischen Aufgaben gelöst werden sollten. Der Berichterstatter stellte den Vogt'schen Auffassungen mit Hinweis auf das französische Wasserstraßennetz den umfassenden Plan eines westdeutschen Wasserstraßennetzes entgegen und faßte schließlich seine Darlegungen in folgendem Beschlußantrag zusammen: „Die Sorge der Reichsbahngesellschaft um die Erfüllung der ihr auferlegten Wiederherstellungsleistungen an die Gläubigerstaaten des Reiches ist begreiflich, ihr Ernst wird in den Kreisen des Bayerischen Kanal- und Schiffahrts-Vereins voll gewürdigt. Die Darlegungen des Staatssekretärs Vogt vor dem Verkehrsausschuß des Deutschen Handels- und Industrietages am 11. Februar d. J. haben indes die Gefahr, daß die Gesellschaft in Leistungsverzug geraten könnte, nicht als so dringend erwiesen, daß daraus hätte Anlaß genommen werden dürfen, vor dem weiteren Ausbau der Wasserstraßen in der von Herrn Vogt angewandten scharfen Form zu warnen. Aber auch abgesehen davon wäre es durchaus verfehlt, wenn die Reichsbahn-Gesellschaft der Auffassung wäre, Einnahmeausfälle durch Unterdrückung des Wasserstraßenverkehrs dauernd ausgleichen zu können. Die produktive Kraft des Eisenbahnverkehrs, namentlich eines mit großen Abgabeverpflichtungen belasteten, ist für sich allein nicht ausreichend, die Volkswirtschaft bei normalem Stande zu halten, geschweige denn sie bei den Neubildungen, zu denen sie die gegen früher durchaus veränderten Weltmarktverhältnissen nötigen, nachhaltig zu fördern. Die binnenwirtschaftliche Kräfteverteilung hängt heute mehr denn je zuvor von der ergänzenden Wirkung der dem Wasserstraßenverkehr eigenen, von keiner Tarifkunst der Eisenbahnen ersetzbaren produktiven Kraft ab, ohne welche die Volkswirtschaft zerfallen und damit auch die Finanzlage der Reichsbahn selbst sich immer mehr bedenklicher gestalten würde, während ein Zusammenwirken der beiden wichtigsten Verkehrsmittel zu der Hoffnung berechtigt, daß Deutschland der Bedrängtheit seiner Lage mit der Zeit Herr werde. Daß es dazu auch einer überragenden Entwicklung der Technik, der Arbeitsorganisation und der Arbeitsenergie bedarf, soll nicht unausgesprochen bleiben." / Nach Verlesung dieses Beschlußantrages behandelte Direktor Röschlein von der Donau—Rhein—Main-A.-G. „Demerag" eingehend die von Staatssekretär Vogt vorgetragene Auffassung über die Eisenbahntarifbildung. Er forderte mit Nachdruck die Erstellung weiterer Binnen-Umschlagstarife als Ausgleich für

die der Binnenschiffahrt aus den Staffeltarifen erwachsenden Schädigungen und als eine dem Handel und der Industrie zuzuwendende Förderung. / Reichsbahndirektor Morhart verteidigte die Anschauungen und Maßnahmen der Reichsbahngesellschaft und versicherte, daß, wenn Herr Vogt sich auch etwas „kritisch und zurückhaltend" gegenüber dem Bau neuer Wasserstraßen verhalte, er doch im Grunde ein Freund der Binnenschiffahrt sei. Einstweilen seien die vorhandenen Verkehrsmittel in der Lage, den deutschen Verkehr zu bewältigen. Die Erfüllung der Daweslasten dürfe der Reichsbahn nicht unmöglich gemacht werden. In der Tarifbildung sei die Gesellschaft bereit, der Binnenschiffahrt schrittweise entgegenzukommen. / Oberbürgermeister Dr. Luppe wies auf die unlösbaren Zusammenhänge der einzelnen Wirtschaftskräfte Deutschlands hin. Mit den Verkehrsfortschritten in anderen Ländern muß Deutschland Schritt halten. Der Weiterentwicklung kann sich ja auch die Eisenbahn selbst innerhalb ihres Bereichs nicht entziehen. Zu beobachten ist ferner, daß die Aufwendungen für neue Wasserstraßen in Deutschland selbst bleiben. Was die Dawes-Verpflichtungen betrifft, so sind sie eine Gesamtfrage, nicht aber eine besondere und ausschließliche der Reichsbahn; auch auf anderen Gebieten tritt der Agent ein, wenn Deutschland in Verzug gerät. Darum ist dafür zu sorgen, daß Erweiterungen und Modernisierungen im Verkehrswesen die Volkswirtschaft stützen und beleben. Die Staffeltarife waren eine erwünschte Maßnahme, indes kommt es auch auf Ausgleichsmaßnahmen für die Binnenschiffahrt als wichtigen Faktor der Wirtschaftstätigkeit an. Was zum Einspruch gegen Herrn Vogt's Auslassungen Anlaß gibt, ist deren scharfe Form; die jetzige Not bot keinen Anlaß gegen Arbeiten der Weiterentwicklung und des allgemeinen, gesamtwirtschaftlichen Interesses aufzutreten. Nachdem noch Herr W. John im binnenschiffahrtsfreundlichen Sinne gesprochen hatte, wurden die zusammenfassenden Sätze des von Syndikus Steller erstatteten Berichtes einstimmig angenommen und zum Beschluß der Versammlung erhoben.

Verband zur Wahrung der Märkischen Wasserstraßen. Schleusenbetriebszeiten in Mecklenburg. Nach einer Bekanntmachung des Mecklenburg-Strelitzschen Tiefbauamts II sind die Schleusenbetriebszeiten auf den Wasserstraßen in Mecklenburg vom 1. April 1926 ab bis auf weiteres wie folgt festgesetzt:

1. An den Werktagen von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends.
2. An Sonn- und Feiertagen von 7 Uhr vormittags bis 11 Uhr vormittags und 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr nachmittags. Die Nachmittagsbetriebszeit besteht nur vom 1. 4. bis 30. 9. 1926. / Am Karfreitag sowie an den ersten Feiertagen der drei hohen kirchlichen Feste werden Frachtund Schleppfrachtzeuge überhaupt nicht geschleust; dagegen Sport- und Personenfahrzeuge.
3. Außerhalb der Betriebszeiten werden Schleusungen nur nach vorheriger Anmeldung innerhalb der der Schleusung vorhergehenden Betriebszeiten gegen die im Tarif festgesetzten Bedingungen vorgenommen.

(Bekanntmachungen über Sommerschleusenbetriebszeiten der Märkischen und Berliner Wasserstraßen siehe „Z. f. B.", Heft 3, S. 121.)

*

Zentralausschuß der Hansa-Kanal-Vereine. Die am 6. April 1926 in Bremen stattgefundene Tagung des Zentralausschusses der Hansa-Kanal-Vereine, an der zahlreiche Vertreter der Vereine des Ruhrgebiets, der drei Hansestädte, Hannovers, Harburgs und des Regierungsbezirkes Stade teilnahmen, erledigte zunächst die Regularien. Strombaudirektor Plate, Bremen hielt sodann einen Vortrag über „Neue technische Untersuchungen über den Hansa-Kanal". Es wurde hervorgehoben, daß alle eingehenden wissenschaftlichen Prüfungen immer wieder zeigen, wie richtig das bekannte Projekt des Hansa-Kanals von vornherein aufgestellt ist. In einer eingehenden Aussprache wurden sodann die Fragen der weiteren Behandlung erörtert. Es wurde vollständige Uebereinstimmung erzielt und energische Vertretung des Projektes, das für die deutschen Wirtschaftsbelange unentbehrlich sei, beschlossen.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT MÄRZ 1926

Rhein Die allgemeine Lage der Rheinschiffahrt im Monat März war wiederum schlecht, ja man kann sogar von einer gewissen Verschärfung sprechen. Neben der bekannten Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse trug dazu, soweit die Kohlenverfrachtung in Betracht kommt, die unverkennbare Zurückhaltung der oberrheinischen Verbraucher bei, die sich in der Hoffnung auf eine Ermäßigung der Kohlenpreise ab 1. April in diesem Berichtsmonat auf die allernotwendigsten Bezüge beschränkt haben. / Der Rheinwasserstand war im März außerordentlich günstig. Am Monatsersten zeigte der Cauber Pegel einen Stand von 2,91 m an. Bis zum 5. ging das Wasser auf 2,56 m zurück. Ergiebige Niederschläge hatten alsdann zur Folge, daß der Rhein bis zum 12. wieder auf 3,90 m Cauber Pegel anstieg, doch der um die Monatsmitte eingetretene Witterungsumschlag bewirkte langsames und stetiges Fallen des Wassers. Am 30. März wies der Cauber Pegel einen Stand von 2,08 m auf, am 31. stieg er auf 2,12 m. Die Kohlenverladungen zum Oberrhein, die im vergangenen Monat schon sehr gering waren, gingen im März, wie oben bereits angedeutet, weiter zurück. Das Kohlenkontor konnte die ihm angeschlossenen Reedereien noch nicht bis zu 25% ihrer Transportbeteiligungsquote beschäftigen. Dagegen kamen durch die Kohlentransportgesellschaft m. b. H. nach Holland und Belgien noch verhältnismäßig große Mengen, wenn auch nicht in dem Maße, wie in den Vormonaten, zur Verladung. Da die seewärtige Anfuhr von Massengut, namentlich Erz, zurzeit noch sehr gering ist, fehlt es in Holland für die dort immer noch erst nach langer Liegezeit leer werdenden Schiffe an Rückfracht, sodaß sich nicht nur in den Ruhrhäfen, sondern auch in Holland der frachtsuchende Schiffsraum außerordentlich vermehrt hat. So kam es, daß zur Verschiffung der Kohlenmengen Kahnraum in Hülle und Fülle zur Verfügung stand. Hunderte von leeren Schiffen liegen seit Wochen beschäftigungslos auf der hiesigen Reede. Infolgedessen sind auch die Frachten weiter abgebröckelt. Sie haben nunmehr einen Stand erreicht, der bei der meist noch langen Reisedauer der Kähne nicht einmal mehr die Personallöhne deckt, geschweige denn die anderen Kosten für Schlepplöhne, Hafengelder, Materialien, Versicherungen, Steuern usw. Wenn die Verhältnisse sich nicht bald zum Besseren wenden, dürfte die Stillegung auch von Kahnraum nicht mehr zu umgehen sein. Zum Monatsanfang wurden an der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort 0,70 bezw. 0,65 M. je Tonne an Fracht Basis Ruhrort—Mannheim und 0,85 bezw. 0,80 M. je Tonne Basis Rhein—Herne-Kanalhäfen—Mannheim notiert. Ab 3. März gingen letztere auf 0,75 M. zurück. Ab 22. März fielen die Frachten auf 0,60 M. je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim und auf 0,70 M. je Tonne Basis Rhein—Herne-Kanalhäfen—Mannheim. Die Tatsache, daß an 17 Tagen überhaupt keine Frachten zu Berg an der Börse notiert wurden, besagt deutlich genug, wie gering das Geschäft und die Nachfrage nach Leerraum gewesen ist. / Auch in der Fahrt zu Tal war das Angebot an Leerraum gegenüber der Nachfrage viel zu groß. Viele Firmen, die sich sonst fast nur mit dem Geschäft zu Berg befassen, suchen ihre Kähne in der Fahrt nach Holland und Belgien zu beschäftigen. Infolgedessen ist auch in den Talverfrachtungen eine Abschwächung in der Frachtlage zu verzeichnen. Bis zum 17. März wurden an der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort ab Rhein—Ruhr-Häfen nach Rotterdam 0,70 M. je Tonne bei freiem Schleppen und 0,85 M. je Tonne ohne freies Schleppen notiert. Ab Rhein—Herne-Kanalhäfen betrugen die entsprechenden Sätze 1.— bezw. 1,15 M. Am 18. und 22. März gingen die Sätze Basis Rhein—Ruhrhäfen—Rotterdam um je 10 Pfg. zurück, in der Fahrt Rhein—Herne-Kanalhäfen—Rotterdam ab 22. März sogar um 20 Pfg., am 24. um weitere 2½ Pfg. je Tonne wegen Ueberangebots an Schleppkraft. Am 29. März gingen die Sätze noch weiter herunter. Es wurden nur noch 0,40 M. je Tonne einschließlich freiem Schleppen und 0,50 M. je Tonne ohne freies Schleppen bezw. 0,60 M. und 0,70 M. notiert. Das sind Sätze, bei denen die Schiffseigner nicht auf ihre Kosten kommen können. / In der Schleppschiffahrt hat die Beschäftigungslosigkeit während des Berichtsmonats noch weiter zugenommen. Eine große Anzahl von Schleppdampfern liegt still. Selbst größere Reedereien haben zum Teil nur etwa 25% ihrer Dampfer in Betrieb. Diese ungünstigen Verhältnisse drücken sich auch in den Schlepplohnnotierungen an der Duisburg-Ruhrorter Schifferbörse aus. Am 1. März gelangte 1.— M. Schlepplohn je Tonne Basis Ruhrort—Mannheim zur Notierung.

Bis zum 8. betrug dann der Satz 0,95 bis 1.— M., um von da ab während des ganzen Restes des Monats auf dem verlustbringenden Satz von 0,95 bezw. nur 0,90 M. je Tonne zu verharren. / Ebenso schlecht wie die Lage der Schiffahrt sich gestaltet hat, ist auch die Lage in der Hafenspedition gewesen. Die Zufuhr an Massengütern, wie Erz und Eisen, war sehr gering, sodaß ein großer Teil der Krananlagen in den Duisburg-Ruhrorter Häfen still liegt. Die Getreidespedition liegt noch arg darnieder, ihre Anlagen sind nur zu etwa einem Fünftel ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Die Betriebe arbeiten durchaus unrentabel. / Wie bereits in unserem letzten Bericht erwähnt, war von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite zum 31. März der Rahmen- und Lohntarif in der Rheinschiffahrt gekündigt worden. Die Arbeitnehmer forderten u. a. eine Lohnerhöhung von 10%, während die Arbeitgeber auf Ermäßigung der Löhne bestanden. Da eine Einigung nicht erzielt werden konnte, kam es am 17. März zu einem Schiedsspruch durch den Schlichter, der den Rahmentarif mit kleinen Aenderungen bis zum 31. März 1927 verlängerte und die Weiterzahlung der Löhne und Gehälter in gleicher Höhe wie seither bis zum 1. 10. d. J. bestimmte. Die Arbeitgeber haben ihre Zustimmung zu diesem Schiedsspruch verweigert. Der Reichsarbeitsminister hat indes den Schiedsspruch am 31. März für verbindlich erklärt.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat März 1926 wurde durch die am 16. März einsetzende Sperre wesentlich beeinflußt. Die Sperre war durch notwendige Reparaturarbeiten an den Schleusen Bollingerfähr und Herbrum bedingt. Der Verkehr wurde erst am 6. April wieder aufgenommen. Bis zur Sperrung hielt sich der Erzverkehr auf normaler Höhe, jedoch wurden die Kohlentransporte im Berichtsmonat restlos nach Rotterdam disponiert. Ab 16. März gingen auch die Erztransporte über Rotterdam. Nur geringe Mengen Erz wurden nach Emden genommen, um den dort liegenden Leerraum auszufüllen. Wegen der hohen Kosten wurden nur geringe Mengen auf Lager genommen. Auch in der Hannoverfahrt war der Kohlenverkehr schwach, dagegen hielten sich die Rücktransporte auf normaler Höhe. Insbesondere waren die Erztransporte aus Richtung Hannover gut. Die Umschlagseinrichtungen in den Dortmunder Häfen waren infolge der Stockung des Verkehrs auf dem Dortmund—Ems-Kanal nur teilweise beschäftigt. Ueber den Schleusen- und Schleppbetrieb sind Bemängelungen nicht bekannt geworden. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 314 beladene, 71 leere und 138 Schleppdampfer mit insgesamt 182 675 t Ladung, davon 171 560 t Erz. Abgegangen sind 118 beladene, 200 leere Schiffe und 132 Schleppdampfer mit insgesamt 46 738 t Ladung, davon 7 371 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat März belief sich auf 229 413 t gegen 266 988 t im März 1925.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat März angekommen: 131 Kähne mit 56 720 t Ladung, davon 48 856 t Ruhrkohlen. Abgegangen sind 97 Kähne mit 37 785 t Ladung, davon 21 731 t Erz und 5 805 t Kali.

Hafen Emden: Im Monat März sind in Emden angekommen 15 Dampfer mit 91 283 t Erz, 1 Dampfer mit 1 165 t Kohlen und 6 Dampfer mit verschiedenen Gütern. Leer liefen 27 Dampfer und Seeleichter von insgesamt 21 913 t ein, außerdem bunkerten 14 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. / Seewärts wurden verladen 9 Dampfer und 17 Seeleichter mit 41 828 t Kohlen und Briketts, außerdem 4 Dampfer mit verschiedenen Gütern. Leer verließen 20 Dampfer und Seeleichter von zusammen 40 991 t den Emder Hafen.

Weser Der Wasserstand im März war für die Schiffahrt günstig. Er ließ während des ganzen Monats auf der ganzen Strecke volle Beladung der Kähne zu. Die Schiffahrt blieb von Sperren verschont. / Im Unterweserflußverkehr brachte der März eine weitere Belebung. In den 6 Häfen Bremen-Stadt, Oldenburg, Brake, Nordenham, Wesermünde und Bremerhaven kamen insgesamt an: 301 Schiffe mit 133 000 t Tragfähigkeit und 42 800 t Ladung gegen 287 Schiffe mit 126 000 t Tragfähigkeit und 39 800 t Ladung im Februar. Die entsprechenden Zahlen im Abgang waren 307 Schiffe mit 141 000 t Tragfähigkeit und 45 000 t Ladung gegen 279 Schiffe mit 118 000 t Tragfähigkeit und 40 800 t Ladung. Die 5 wichtigsten Güter waren im März in der Ankunft: Stückgut (14 700 t), Getreide (12 200 t), Kohle (6 600 t), Kali (3 900 t), Erdnüsse (2 500 t) und im Abgang: Getreide (16 400 t), Stückgut (12 800 t), Kohle (6 600 t), Kali (4 000 t), Erdnüsse (2 500 t). Getreide, Kohle und Erdnüsse haben zugenommen, Kali und Stückgut abgenommen. / Die Binnenschiffahrt im Durchgang von der mittleren Weser zur Unterweser (durch die Bremer Schleuse) hat aus den günstigen Wasserstandsverhältnissen nicht den entsprechenden Nutzen ziehen können. Während der bremische Seeschiffsverkehr nach monatelangem Rückgang endlich im März eine erhebliche Steigerung aufzuweisen hat, ist die Zunahme des Binnenschiffsverkehrs gegenüber dem Februar nur sehr gering. Es gingen nämlich in beiden Richtungen durch die Schleuse im März: 483 Schiffe mit 232 000 t Tragfähigkeit und 123 800 t Ladung gegen 468 Schiffe mit 233 000 t Tragfähigkeit und 117 800 t Ladung im Februar 1926, aber 622 Schiffe mit 315 000 t Tragfähigkeit und 178 600 t Ladung im März 1925. / Talwärts ist die Gütermenge nur von 104 000 t im Februar 1926 auf 106 100 t im März gestiegen, bergwärts von 13 800 t auf 17 700 t, also verhältnismäßig mehr. Die Ladung setzte sich im März wie folgt zusammen: talwärts: 52 600 t Kohle, 25 200 t Kies und Steine, 15 900 t Stückgut, 6 500 t Kali und Salz, 5 800 t Zement, 100 t Getreide und bergwärts: 11 100 t Stückgut, 6 100 t Getreide, 500 t Kohle. Der erhebliche Rückgang gegenüber dem März 1925 im Talverkehr (51 400 t Ladung) ist verursacht durch erhebliche Ausfälle in der Beförderung von Kohle, Kali, Kies und Steinen, der durch die an sich bedeutende Zunahme von Stückgut und Zement nicht wettgemacht werden konnte. Der Rückgang des Bergverkehrs gegenüber dem März 1925 (3 400 t Ladung) erklärt sich durch Fortfall einer Reihe von Gütern, wie Holz, Schwefelkies, Eisen usw., der durch Zunahme der Stückgut- und Getreide-Transporte nicht ausgeglichen werden konnte. / Der Binnenschiffsverkehr im Uebergang zwischen der Weser und dem Mittellandkanal (durch die Abstiegschleuse bei Minden) zeigte im Februar gegenüber dem Januar infolge der günstigeren Wasserverhältnisse eine erhebliche Zunahme, blieb aber gegenüber dem Februar 1925 zurück. / Vom Kanal zur Weser gingen im Februar 1926: 139 Schiffe mit 74 466 t Tragfähigkeit und 68 632 t Ladung gegen 100 Schiffe mit 56 069 t Tragfähigkeit und 52 019 t Ladung im Januar. Auf die Richtung nach Bremen und der Unterweser entfielen im Februar 132 Schiffe mit 72 296 t Tragfähigkeit und 67 436 t Ladung. Von der gesamten Ladung kamen 61 756 t auf Kohle. / Von der Weser zum Kanal gingen im Februar 1926 154 Schiffe mit 84 501 t Tragfähigkeit und 8341 t Ladung gegen 94 Schiffe mit 49 710 t Tragfähigkeit und 12 281 t Ladung. Hier ist also sogar ein Rückgang der Ladung zu verzeichnen. Im Februar entfielen vom Gesamtverkehr 131 Schiffe mit 73 770 t Tragfähigkeit und 8 055 t Ladung auf die Richtung von der Weser nach dem Westen. Das wichtigste Gut war diesmal Getreide mit 1 957 t. / Der Verkehr auf der oberen Weser im Durchgang durch die Hamelner Schleuse zeigt im Februar ebenfalls eine Zunahme gegenüber dem Januar, nämlich in beiden Richtungen zusammen 122 Schiffe mit 60 114 t Tragfähigkeit und 27 824 t Ladung gegen 109 Schiffe mit 51 810 t Tragfähigkeit und 25 867 t Ladung. Doch bleiben auch diese Zahlen, ebenso wie die Mindener und Bremer, gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres zurück. / Die Ladung setzte sich im Februar wie folgt zusammen: 13 356 t Kali, 8 572 t Steine, 1 716 t Getreide. Während Getreide und Kali zurückgingen und sonstige Mühlenfabrikate ausfielen, nahm der Transport von Steinen derart zu, daß er den übrigen Ausfall mehr als ausglich.

Monatsbericht für März 1926.

I. Unterelbe

Im Monat März reichten die der Elbeschiffahrt in Berggeschäft ab Hamburg zugewiesenen Güter bei weitem nicht aus, die in den Wintermonaten in Hamburg leer gewordenen Elbeschiffe zu beladen. Fortlaufend mußte festgestellt werden, daß bestehende billige Durchfuhrtarife und die Maßnahmen der deutschen Reichsbahn gegen den Wettbewerb von Triest bei Verladungen nach der Tschechoslowakei und billige Seehafenausnahmetarife bei Verladungen nach deutschen Elbeumschlagplätzen erhebliche, an sich für die Elbeschiffahrt bestimmte Sendungen dem Schienenweg zuführten. Die Kohlenverladungen nach Berlin und das Güterangebot nach Berlin und nach der Oder überhaupt war unzureichend, und trug dies auch dazu bei, daß die leeren Schiffsräume in Hamburg nicht ausreichende Beschäftigung fanden. / Der Wasserstand der Elbe gestattete durchweg vollschiffige Beladung der Elbeschiffe. Im zweiten Drittel des Berichtsmonats brachte die obere Strecke starken Wuchs, was zur Folge hatte, daß Mitte des Monats auf der oberen Strecke kurze Störungen des Elbeumschlagsverkehrs eintraten. / Die am 1. Februar d. Js. in Wirksamkeit getretene Elbeschiffahrts-Vereinigung von 1926 ließ sich bei Festset-

zung der Frachten wohl von der Ueberzeugung leiten, daß mit Rücksicht auf die vergangenen verlustbringenden Jahre die Elbeschiffahrtsunternehmungen nur bei Erzielung auskömmlicher Frachten in der Lage sein werden, ihre Betriebsmittel im Interesse der Warenbeförderung in der notwendigen guten Beschaffenheit zu erhalten, wird, um den Verkehrsbedürfnissen gerecht werden zu können, aber immer für eine Frachtenhaltung eintreten, die dem Handel es erlaubt, sich zur Beförderung der Warenmengen der billigen Wasserwege zu bedienen. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der am 5. 9. 1925 festgelegten Nebengebührenliste zur Berechnung.

II. Mittelelbe.

a) Talverkehr. Das mittelelbische Geschäft war während des Berichtsmonats fast völlig darniederliegend. In Magdeburg hatten sich schon zu Beginn des Monats große Kahnraumreserven angesammelt, die kaum eine Verminderung erfuhren. Durchschnittlich lagen etwa 20—30 000 ts Kahnraum in Magdeburg beschäftigungslos und warteten auf Ladung. Sehr störend machte sich außerdem das während des ganzen Monats anhaltende Hochwasser bemerkbar. Zu Ende des Monats Februar setzte eine starke Wuchswelle ein, die am 3. März mit 3,62 m am Magdeburger Pegel ihren Höchststand erreichte. Das Wasser fiel alsdann langsam bis 10. 3. auf 2,60 m am Magdeburger Pegel, um wiederum erheblich zu steigen. Der neue Höchststand wurde am 20. und 21. 3. mit 3,62 m am Magdeburger Pegel erreicht. Seither ist wiederum ein langsames Fallen zu verzeichnen. Der Magdeburger Pegel notierte am 27. März 2,60 m. / Die Verladungen an Steinsalz und Kalisalz hielten sich in verhältnismäßig engen Grenzen. Getreide wurde in einigen kleineren Ladungen verfrachtet. Stickstoffe gelangten in größeren Mengen über Aken zur Verladung. / Das Stückgutgeschäft war, wie bisher, scharf umkämpft. Die erzielten Frachten waren unzureichend.

b) Berggeschäft. Der Bergverkehr wurde besonders stark durch die beiden Hochwasserwellen beeinträchtigt. Die Frachten sind bei den durch das Hochwasser enorm gesteigerten Selbstkosten völlig unzureichend. Der Stückgutverkehr von mittelelbischen Plätzen nach Dresden und Riesa war zeitweise etwas belebt. Es gelangten in der Hauptsache zur Verladung Zucker, Oel, Mehl sowie Getreide. Die Salzverladungen nach Böhmen nahmen den gewohnten Fortgang. Der Importverkehr ab Hamburg läßt noch sehr stark zu wünschen übrig. Unter den Ankünften sind einige Ladungen Rohphosphat zu verzeichnen. Unter den ankommenden Stückgütern sind besonders Futtermittel sowie Getreide zu erwähnen. Gegen Monatsende schwächte der Verkehr noch weiter ab.

III. Oberelbe.

Die Güterandienungen waren auch in diesem Berichtsmonat sehr schwach, so daß ein Teil der Dampfer und Kähne unbeschäftigt blieben. Die Verladungen von Schnittholz von Böhmen waren auch noch schwach und dürften erst bei etwas vorgerückter Jahreszeit stärker einsetzen. Es ist damit zu rechnen, daß die tschechoslowakische Holzausfuhr nicht den Umfang der Vorjahre wieder erreichen wird, da sich in erheblich verstärktem Umfange der Wettbewerb der Ostseeländer auf dem Holzmarkte bemerkbar macht. Die Zuckerverladungen blieben auch in diesem Monat hinter den Erwartungen zurück. Die niedrigen Weltmarktpreise für Zucker erschweren dessen Verkauf. Neben den beiden genannten Güterarten kamen von tschechoslowakischen Umschlagplätzen in der Hauptsache noch Gerste, Malz, Walzdraht, Tafelglas, Flaschen, Cellulose und Rübenschnitzel zur Verschiffung. Der Talverkehr ab Sachsen leidet unter der gegenwärtigen Depression der deutschen Wirtschaft. Der Industrie ist es zum größten Teil nicht möglich, größere Exportaufträge hereinzubekommen. Von sächsischen Umschlagsplätzen kamen in der Hauptsache noch Weizen, Briketts, Erden, Glassand, Papier und Hohlglas zur Verladung. Die Verschiffungen von Steinen nach der Mittel- und Unterelbe zeigten geringe Belebung.

Im Monat März sind nach Mitteilung des Speditions-Vereins Herrmann & Theilnehmer folgende Durchschnittfrachten notiert worden: Magdeburg 18 Pfg., Riesa 50-55 Pfg., Laube Kc 5½, Berlin 27 Pfg., Breslau 70 Pfg. für 100 kg.

Märkische Wasserstraßen

Angesichts der noch immer anhaltenden wirtschaftlichen Depression sind in der Besserung der Verkehrsverhältnisse auf den märkischen Wasserstraßen nur geringe Fortschritte zu verzeichnen. Die Verkehrslage der Güterschiffahrt hat sich auf allen Relationen gegenüber dem Vormonat nur unwesentlich verändert, besonders schlecht ist noch immer die Relation Berlin—Stettin und umgekehrt. Aehnlich entwickeln sich die Verhältnisse in der Berliner Baumaterialienschiffahrt. Im Gegensatz zu früheren Jahren, in denen das Geschäft im Frühjahr stark einsetzte, ist infolge der noch stilliegenden Bautätigkeit der Abruf des gegen die Vorkriegszeit fast um die Hälfte reduzierten Kahnraums so gering, daß nur die Hälfte des verfügbaren Kahnraums beladen werden konnte. Es ist allerdings zu hoffen, daß hier mit dem vollen Einsetzen der Bautätigkeit, besonders mit der Inangriffnahme bedeutender behördlicher und kommunaler Bauten der Abruf an Kahnraum in den nächsten Monaten erheblich größer sein wird.

Oder

Breslau, den 6. März 1926. / Ueber die Verkehrslage in der abgelaufenen Berichtswoche ist nichts besonderes zu melden. Die in Coselhafen vom Waggon zum Schiff umgeschlagenen Mengen sind auf 55 000 t gestiegen, darunter 3000 t verschiedene Güter. 145 Talkähne wurden in Coselhafen abgefertigt, 153 schwammen durch Breslau. / Die Bergbewegung durch Breslau mit 39 beladenen und 96 leeren Kähnen war etwas schwächer. / Stettin und Hamburg immer noch sehr still.

Breslau, den 13. März 1926. / Abgesehen von heftigen Frühjahrsstürmen in den letzten Tagen der Berichtswoche, durch die besonders die Talschiffahrt auf der oberen Oder behindert wurde, hat sich der Betrieb überall normal abgewickelt. Es sind infolgedessen nur 118 beladene Talkähne durch Ransern zu Tal abgeschwommen. Die Umschlagstätigkeit zeigt erfreulicherweise eine weitere Belebung. Fast 70 000 t einschl. 3 000 t verschiedene Güter wurden in Coselhafen vom Waggon in 177 Fahrzeuge umgeschlagen. Auch Oppeln und der Breslauer Stadthafen war mit dem Umschlag von Koks, Zucker und Getreide gut beschäftigt, am 15. März kann auch wieder der Güterumschlag in Breslau-Pöpelwitz in beschränktem Umfange ausgenommen werden, nachdem die Arbeiten am Bollwerk-Umbau soweit vorgeschritten sind. / Die Bergbewegung durch Breslau war wieder mit 51 beladenen und 161 leeren Kähnen sehr stark. / Stettin u. Hamburg immer noch winterlich still.

Breslau, den 20. März 1926. / Oder und Neiße brachten zu Anfang der Berichtswoche eine kurze Hochwasserwelle, die die Behörde veranlaßte, vorübergehend die Wehre auf der oberen Oder zu legen. Die in Coselhafen beladene Schiffahrt sammelte sich daher an, sodaß der Rang von Januschkowitz bis zum Hafengebiet reichte. Immerhin sind im Laufe der Woche 157 Fahrzeuge mit wiederum rd. 70 000 t Ladung zum Abschwimmen gekommen. Breslau passierten zu Tal 172 beladene Kähne, zu Berg 173 Fahrzeuge, darunter aber nur 18 beladene, die Folge der bisherigen stillen Geschäftslage in Hamburg und Stettin. Am 17. März nachmittags ist wieder einmal vor der Glogauer Eisenbahnbrücke ein beladener Talkahn in den Grund gegangen und dürfte mit seiner Ladung Schieferton verloren sein. Die Schiffahrt ist nicht gesperrt, aber durch die Lage des Kahnes stark behindert und noch mehr gefährdet. / In Stettin und Hamburg scheint sich das Geschäft etwas beleben zu wollen.

Breslau, den 27. März 1926. / Mit dem Ablauf des Hochwassers haben sich in der Berichtswoche an mehreren Stellen der oberen Oder die üblichen Versandungen und Schwierigkeiten gezeigt, die die Talschiffahrt nur sehr langsam vorwärts kommen ließen. Während der Rang in Coselhafen aufgearbeitet ist, wurden an verschiedenen Schleusen bis Oderhof erhebliche Ansammlungen von Talkähnen beobachtet. / Der Umschlag in Coselhafen hat sich noch eine Kleinigkeit auf 72 000 t Kohlen und diverse Güter gehoben, insgesamt sind 234 Talkähne von Coselhafen abgeschwommen und 240 durch Ransern gemeldet worden. Auch die Bergbewegung durch Ransern mit 174 leeren und 20 beladenen Kähnen war wiederum recht erheblich. / Die Geschäftslage in Stettin zeigt eine kleine Belebung, dagegen ist Hamburg nach wie vor noch still.

Breslau, den 3. April 1926. / Bei ungefähr gleich günstigen Wasserverhältnissen wie bisher ist der Betrieb überall gut im Gange. Die Rangbildungen auf der oberen Oder sind durch Ueberstunden und Sonntagsschleusungen beseitigt, desgleichen die Versandungen im Untergraben der kleinen Krappitzer Schleuse durch Baggerungen. 259 voll beladene Kähne konnten Breslau zu Tal passieren. Auch die Umschlagstätigkeit in Coselhafen ist weiter gut, wenn auch die ziffernmäßige Leistung infolge des Feiertages geringer ist (fast 63 000 t), lediglich an den Kränen ist nach Aufarbeitung der beladenen Bergschiffahrt eine kleine Pause eingetreten, jedoch dürfte auch hier bald wieder eine Aenderung zu erwarten sein, nachdem in der

letzten Woche außer 134 leeren auch 71 beladene Bergkähne Breslau passierten. / Der an der Glogauer Eisenbahnbrücke am 17. 3. 26 gesunkene Kahn ist am 30. März gehoben worden. / Stettin belebt sich weiter, Hamburg noch still.

Oder-Wasserstände.

Datum	Ratibor	Dyhernfurth	Neiße b. Warthe
27. 2. 26	—	—	+ 0,40 m
28. 2. 26	2,14 m	3,31 m	—
5. 3. 26	—	—	+ 0,22 m
6. 3. 26	1,62 m	2,42 m	+ 0,20 m
7. 3. 26	1,56 m	2,38 m	—
12. 3. 26	—	—	+ 0,26 m
13. 3. 26	3,08 m	2,66 m	+ 0,72 m
14. 3. 26	4,34 m	2,81 m	+ 1,36 m
15. 3. 26	4,78 m	—	—
17. 3. 26	—	4,14 m	—
19. 3. 26	—	—	+ 0,40 m
20. 3. 26	1,86 m	—	+ 0,36 m
21. 3. 26	1,76 m	2,85 m	—
26. 3. 26	—	—	+ 0,18 m
27. 3. 26	1,42 m	2,11 m	+ 0,16 m
28. 3. 26	1,40 m	2,16 m	—
2. 4. 26	—	—	+ 0,12 m
3. 4. 26	1,52 m	2,14 m	—

Oderfrachten
vom 27. 2. bis 2. 4. 1926.

(in Reichsmark je Tonne, ausschließlich aller Nebenkosten wie Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Von:	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen		
Nach:	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für g. Kahnladungen **Steinkohle:** Vom bis							
27. 2. 5. 3. 26.	3,90	3,40	5,60	5,10	6,10	5,60	—
6. 3. 12. 3. 26.	3,80	3,30	5,60	5,10	6,10	5,60	8,10 / 8,20
13. 3. 26. 3. 26.	3,80	3,30	5,60	5,10	6,10	5,60	8,10
27. 3. 2. 4. 26.	3,80	3,30	5,40	4,90	6,10 / 5,90	5,60 / 5,40	7,90

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen traten entsprechende Zuschläge ein.

Weichsel Der Märzverkehr auf der Weichsel hat zunächst zögernd eingesetzt und wurde erst zu Ende des Monats lebhaft. Man hielt zunächst noch wegen der unsicheren Witterungsverhältnisse mit der Verladung auf dem Wasserwege zurück. Außerdem war zu Anfang des Monats auch von einem Getreideversand wohl wegen der unsicheren Wirtschaftslage keine Rede, während in der zweiten Monatshälfte wieder nennenswerte Getreidemengen auf den Wasserweg kamen. Das dritte Hochwasser dieses Jahres, das Mitte März einsetzte, nachdem der Eisgang schon vorher vorbei gewesen war, erreichte die ungewöhnliche Höhe von mehr als 5 m am Pegel in Thorn, wodurch zeitweise Erschwernisse für die Schiffahrt eintraten. Ungefähr vom 25. März ab begann dann das Wasser wieder zu sinken, so daß von Ende des Monats ab völlig normale Schiffahrtsverhältnisse eintraten. / Aufsehen erregte ein polnischer Versuch, auf der Weichsel bis Dirschau einen Verkehr mit Seeschiffen aufzunehmen. Man hatte über einen solchen Plan schon im vorigen Jahre in der polnischen Presse viel verhandelt, doch war die Angelegenheit nachher wieder eingeschlafen. Da erschienen plötzlich Mitte März an der Weichselmündung von Schiewenhorst die beiden deutschen Seeleichter Bazar und Ulk von je 650 t Tragfähigkeit, die von einem Seeschlepper in leerem Zustande nach Dirschau geschleppt wurden, dort mit je 650 t Kohlen beladen wurden und dann wieder ohne größere Zwischenfälle die offene See erreichten. Allerdings haben die Schiffe damals bei der Ausfahrt leichte Grundberührung gehabt. Möglich war das Gelingen dieses Versuchs, der durch ein polnisches Konsortium unter Führung eines Ingenieurs Nosowicz finanziert wurde, zunächst nur infolge des Hochwassers. Bei diesem Hochwasser hatte die Weichsel bei Dirschau einen Wasserstand von rund 5 m, und diese Tiefe war im allgemeinen auch bis zur Mündung vorhanden. Bei der Abfahrt war allerdings das Hochwasser schon im Verschwinden, so daß durchschnittlich nur noch etwa 4 m Wassertiefe vorhanden gewesen sind. Bei Mittelwasser beträgt die Fahrwassertiefe bis Dirschau im günstigsten Falle, wenn nämlich nicht durch die schlechtere Instandsetzung des Wasserlaufs in den letzten Jahren sich unerwartete Untiefen gebildet haben, 3 m. Die beiden verwendeten Seeleichter haben beladen ungefähr 3 m Tiefgang. Man kann also damit rechnen, daß zur Not bei Mittelwasser solche kleinen Seeschiffe bis Dirschau gelangen können. Die Schwierigkeiten liegen aber auch nicht in der Fahrt auf der Weichsel bis Dirschau, sondern im Passieren der Weichselmündung bis Schiewenhorst. Hier werden beim Zusammentreffen mit dem Seewasser die Ablagerungen der Weichsel ganz unregelmäßig niedergeschlagen, so daß sich dort Untiefen bilden, die manchmal innerhalb 24 Stunden ihre Lage wechseln. Eine genaue Kennzeichnung der Wasserstraße ist deshalb in der Weichselmündung bis Schiewenhorst nicht möglich, und diese Mündung wird sonst von der Schiffahrt wenig benutzt. Man darf gespannt sein, ob der Versuch dieses Seeverkehrs bis Dirschau nochmals wiederholt wird. / Für die Kähne besteht vorläufig nicht nur zu Berg, sondern auch zu Tal Landungsmangel. Holz wird fast garnicht auf der Weichsel verschifft. Zucker kam bisher noch ziemlich stark zur Verladung, doch läßt Anfang April die Nachfrage nach Raum für Zuckerverladung nach, da die Zuckersaison vorbei ist. Stromauf gab es einige Ladungen mit Düngemitteln nach verschiedenen polnischen Plätzen. Der Tourdampferverkehr nach den Orten im Weichseldelta und nach Königsberg ist lebhaft. Nach Warschau wurde Mitte März durch die Vereinigte Warschauer Aktiengesellschaft für Transport und Schiffahrt eine Eildampferlinie neu eröffnet, auf der am Dienstag und Freitag ein Dampfer von Danzig abfährt, der für die Reise bis Warschau 5 bis 6 Tage braucht und dabei alle Zwischenstationen anläuft. Daneben expediert diese polnische Reederei auch noch Schleppzüge. Die Holzflößerei hat sich noch fast garnicht bemerkbar gemacht. Es sind nur wenige Flöße nach Bromberg und Graudenz gekommen.

Binnenschiffahrtsverkehr in Bayern r. d. Rh. auf der Donau, dem Main und dem Ludwig—Donau—Main-Kanal im Februar 1926. Zusammengestellt vom Bayer. Statistischen Landesamt.

Ein- bezw. Ausladeort:	Ankunftsverkehr zu Berg	Ankunftsverkehr zu Tal	Abgangsverkehr zu Berg	Abgangsverkehr zu Tal
	Tonnen		Tonnen	
Regensburg	8 730	1 280	—	6 433
Deggendorf	—	—	—	1 800
Passau	773,5	49	2	2 099,5
Aschaffenburg	28 748,5	1 219,5	—	5 686
Würzburg	5 330,5	—	392	6 907,5
Ramberg	435	—	—	2 228

Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Benzin und Holz aller Art befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz und Eisen und Eisenfabrikate. Der Durgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 17 279 Tonnen, davon Grenzeingangsverkehr 7 491 Tonnen, Grenzausgangsverkehr 9 788 Tonnen. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 28 748,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -koks 26 409,5 t. Zu Tal kamen 1 219,5 t Güter, darunter 1 218,5 t Sand, an. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 5 686 t, hiervon hauptsächlich Schwefelkiesabbrände 2 066,5 t, Holz aller Art 1 397,5 t und 1 147 t Zellstoff. Außerdem gingen in Aschaffenburg 480 t Floßholz zu Tal ab. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 5 330,5 t, in der Hauptsache Steinkohlen und -koks 3 127 t, 1 340 t Mehl und 578 t Eisen und Eisenfabrikate, der Abgangsverkehr zu Tal 6 907,5 t, hiervon hauptsächlich Getreide aller Art 4 740 t, 985 t Eisen und Eisenfabrikate und 677 t Holz aller Art. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr von 435 t zu Berg und einen Abgangsverkehr von 2 228 t, darunter 1 847 t Getreide aller Art zu verzeichnen. Außerdem hatte Bamberg auch Floßverkehr zu melden. Es gingen talwärts ab 360 t Floßholz. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 54 713 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und -koks 28 181 t, 2 033 t Mehl, 757 t Sand und Ton und 600 t Eisenerz; zu Tal 7 438 t Getreide aller Art, 3 433 t Holz aller Art, 2 491 t Steine aller Art, 2 142 t Eisen und Eisenfabrikate, 2 067 t Schwefelkiesabbrände, 2 003 t Zement und 798 t Floßholz. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 334 t, zu Tal 7 340 t Güter und 307,5 t Floßholz, in Schweinfurt zu

Berg 128 t, zu Tal 3 968 t Güter und 372 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 435 t, zu Tal 2 948 t Güter und 360 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Getreide, Steine aller Art und Eisen und Eisenfabrikate. / Vom Ludwigskanal gingen ab Kelheim 142 t Floßholz in die Donau über. Ein Schiffahrtsverkehr hat auf dem Ludwigskanal im Monat Februar nicht stattgefunden.

VERKEHRSSTATISTIK

Schiffsverkehr in den Mannheimer Häfen.
Im 1. Vierteljahr 1926.

In der Zeit vom 1. Januar bis 3. April 1926 weist der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf:

Angekommen sind: talwärts 1 leerer Dampfer und 13 beladene Dampfer mit 152 t, 48 leere Schleppkähne und 145 beladene mit 33 750 t. Bergwärts 1 leerer Dampfer und 246 beladene Dampfer mit 34 963,4 t, 31 leere Schleppkähne und 873 beladene mit 542 968,3 t.

Abgefahren sind: talwärts 6 leere Dampfer und 233 beladene mit 20 319,7 t, 533 leere Schleppkähne und 308 beladene mit 142 975,2 t, bergwärts 21 beladene Dampfer mit 12 582 t, 160 leere Schleppkähne und 59 beladene mit 149 194 t.

Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 6 leere Schleppkähne und 262 beladene mit 56 372 t, bergwärts abgefahren sind: 217 leere Schleppkähne und 94 beladene mit 13 130,3 t.

Der Gesamtverkehr stellt sich auf:
Dampfer: 8 leere und 513 beladene mit 56 693,3 t.
Schleppkähne: 772 leere und 1 383 beladene mit 734 612,9 t.
Auf dem Neckar: 189 leere Schleppkähne und 356 beladene mit 72 202,3 t.

Schiffs- und Güterverkehr im Städtischen Rheinhafen zu Crefeld (1. Vierteljahr 1926)

	Dampschiffe				Schleppkähne (Segelschiffe)			Gesamtzahl der Schiffe	Gesamt-Gewicht d. Güter	Flöße	
	Personen-Schiffe	Güter-Schiffe Gesamtzahl	Güter-Schiffe Ohne Ladung	Güter t	Gesamtzahl	Ohne Ladung	Güter t		t	Anzahl	Gewicht t
Ankunft:											
zu Berg	4	120	12	3579	128	27	41281	252	44860	—	—
zu Tal	8	91	33	806,5	57	16	16736	156	17542,5	—	—
zusammen	12	211	45	4385,5	185	43	58017	408	62402,5	—	—
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	4	165	19	4921,5	215	23	68318	384	73239,5	2	511
Mithin 1926 mehr	8	46	26	—	—	20	—	24	—	-	-
weniger	—	—	—	536	30	—	10301	—	10837	2	511
Abgang:											
zu Berg	4	110	76	2273	44	15	7469	158	9742	—	—
zu Tal	8	91	44	2317	142	126	3742	241	6059	—	—
zusammen	12	201	120	4590	186	141	11211	399	15801	-	—
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	4	166	103	3101,5	210	179	9905	380	13006,5	—	—
Mithin 1926 mehr	8	35	17	1488,5	—	—	1306	19	2794,5	—	—
weniger	—	—	—	—	24	38	—	—	—	—	—

Gesamtverkehr

	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Flöße	Güter Tonnen
Ankunft	408	—	62402,5
Abgang	399	—	15801
zusammen	408	—	78203,5
Im gleichen Vierteljahr des des Vorjahres	384	2	86757
Mithin 1926 mehr	24	—	—
„ „ weniger	—	2	8553,5

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat März 1926.

Westhafen:

Eingegangen bel. —
„ leer 192 = 192 (220) Schiffe
Ausgegangen bel. 189
„ leer — = 189 (217) Schiffe
Güterumschlag: Brennstoffe 125 029,3 t (138 397,3 t)
sonst. Güter 647,7 t (774,0 t)
125 677,0 t (139 171,3 t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 23
„ leer 6 = 29 (25) Schiffe
Ausgegangen bel. 6
„ leer 23 = 29 (25) Schiffe
Güterumschlag: Brennstoffe 2 880,0 t (2 860,0 t)
sonst. Güter 4 496,0 t (5 503,8 t)
7 376,0 t (8 363,8 t)

Gesamtgüterumschlag in und aus Richtung:

Duisburg (Inland)	16 699,1 t	(19 113,3 t)
Duisburg (Ausland)	92 378,4 t	(105 750,0 t)
Emden	9 848,1 t	(11 642,3 t)
Bremen	8 182,4 t	(8 992,5 t)
Hannover	5 945,0 t	(2 037,0 t)
	133 053,0 t	(147 535,1 t)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	117 233,8 t	(131 553,5 t)
Zufuhr über d. Reichsbahn	14 476,0 t	(15 888,0 t)
Abfuhr über d. Reichsbahn	7 348,0 t	(9 028,0 t)
Lokalverkehr	31 495,0 t	(27 530,0 t)
	170 552,8 t	(183 999,5 t)

PERSÖNLICHES

Auszeichnung. Die Preußische Akademie des Bauwesens hat ihre Medaille für hervorragende Leistungen im Bauwesen verliehen dem Oberregierungs- und Baurat Dr. Ing. Hans Krey in Charlottenburg, „wegen seiner bedeutenden Verdienste um die Anwendung des Versuchswesens auf die Anforderungen der Praxis im Wasserbau. Krey steht mit an erster Stelle in der Reihe der Techniker, die sich mit wissenschaftlicher Bearbeitung wasserbautechnischer Aufgaben erfolgreich beschäftigt haben. Von theoretischen Erwägungen ausgehend, hat er in genialer Weise Versuche mustergültig durchgeführt, durch die zahlreiche, bisher unbekannte Bewegungsvorgänge des Wassers einwandfrei festgelegt sind. In sehr zahlreichen Veröffentlichungen hat er seine Forschungen bekanntgegeben, deren Ueberschriften schon die Feinheit der Untersuchungen kennzeichnen, die grundlegend für die technische und wirtschaftliche Ausführung der bedeutendsten Wasserbauaufgaben der letzten Zeit waren und weiterhin sein werden."

BUCHBESPRECHUNGEN

„Die Wasserlaboratorien Europas". Entwicklung, Aufgaben, Ziele. Unter Mitarbeit von M. Carstanjen, Biebrich a. Rh., H. Engels, Dresden, W. Fellenius, Stockholm, Ph. Forchheimer, Wien, J. R. Freeman, Providence USA., M. Grantz, Berlin, H. Krey, Berlin, W. Krüger, Wilhelmshaven, M. Möller, Braunschweig, Th. Rehbock, Karlsruhe, Fr. Schaffernak, Wien, A. Schoklitsch, Graz, F. W. O. Schulze, Danzig-Langfuhr, A. Smrecek, Brünn, G. de Thierry, Berlin, D. Thoma, München, V. E. Timonoff, Leningrad, R. Winkel, Berlin. Im Auftrage des Vereines deutscher Ingenieure herausgegeben von G. de Thierry und C. Matschoß. Din A 4, 430 Seiten mit 512 Abbildungen, 6 bunten und 3 schwarzen Tafeln. 1926. Preis in Ganzleinen gebunden RM 30,— (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin).

Die außerordentlich vielseitigen Aufgaben, die der Wasserbau an die Praxis stellt, sind bisher wenig oder noch garnicht in der Literatur

zusammenfassend behandelt worden. Deshalb wird das vorliegende Werk der Fachwelt ganz besonders willkommen sein, denn es behandelt alle Gebiete der wasserbaulichen Forschung, insbesondere werden Modellversuche aus sämtlichen Wasserbau-Laboratorien Deutschlands sowie aus denen in Stockholm, Leningrad, Wien und Graz ausführlich und klar beschrieben. / Anregungen für weitere planmäßige Forschung und für einen Gedankenaustausch über die künftige Ausgestaltung des wasserbaulichen Versuchswesen, wie auch für den Bau neuer Versuchsanstalten zu geben und klar zu zeigen, wo und wieviel Geldmittel durch den maßstäblichen Versuch gespart werden können, ist die Aufgabe, die in enger Gemeinschaftsarbeit deutsche und ausländische Forscher mit diesem Buch zu lösen unternommen haben. / Der Verein Deutscher Ingenieure hat in Berücksichtigung der außergewöhnlichen Bedeutung der planmäßigen wissenschaftlichen Forschung gerade auf dem Gebiete des Flußbaues und Hafenbaues für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung aller Länder keine Kosten gescheut, um durch die Mitarbeit der führenden Fachmänner Material zusammen zu tragen, das allen Kulturvölkern nutzbar gemacht werden soll. Ein ganz ausgezeichnetes Bild-Material vervollkommnet den Wert der kritischen und in die Zukunft weisenden Erörterungen aller wesentlichen bekannten und auch bislang noch unbekannten wichtigen Zusammenhänge.

Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 7. Bd. 1924. Verlag der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg, E. V. Buchhändlerischer Vertrieb durch Boysen & Maasch, Hamburg 36. 3 farbige Tafeln, 4 farbige Textblätter und 110 Abbildungen. Dinformat A 4. 222 Seiten. Preis in Leinwand geb. Rm. 25,—.

Die Gliederung des Jahrbuches ist beibehalten. Im 1. Teil schließt sich an die geschäftlichen Mitteilungen der Bericht über die Königsberger Jubiläums-Hauptversammlung und die Niederschrift über deren geschäftliche Sitzung an. Der 2. Teil gibt die Vorträge der Königsberger Hauptversammlung wieder. Die Ausführungen des Herrn Handelskammer-Präsidenten Litten über „Königsberg als Seehafenplatz" wurden ergänzt durch Betrachtungen über „Verkehrswege und Hinterland des Hafens Königsberg". Es schließen sich an: Stadtbaurat Dr. Kutschke „Die Neubauten des Königsberger Hafens", Syndikus E. Heinsom: „Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Westen und Osten des Deutschen Reiches unter besonderer Berücksichtigung der Wasserwege". / Unter den „Beiträgen" des in diesem Jahre besonders umfangreich gestalteten 3. Teiles dürften in den Kreisen der Binnenschiffahrt der Aufsatz des Herrn Reg. und Baurat Pundt (Wasserbaudirektion Königsberg) über die „Memel—Pregel-Wasserstraße", sowie die Abhandlung des letzten deutschen Weichselstrom-Baudirektors Niese: „Die Weichsel als Schiffahrtsstraße" in erster Linie Beachtung finden. Niese's Arbeit läßt so recht erkennen, was die Preuß. Wasserbauverwaltung an der Weichsel geleistet hat und wie Deutschland widerrechtlich von dieser internationalen Wasserstraße verdrängt worden ist. Auch den übrigen Abhandlungen des letzten Teiles: „Bau und Ausrüstung der neuen Getreidespeicher am Industriehafen Königsberg (Preußen)" (Stadtbaurat Dr. Kutschke), „Der Ausbau des Königsberger Seekanals" (Prengel, Vorstand des Hafenbauamtes Pillau), „Der Memeler Hafen" (Stadtbaurat Weber, Memel), „Der Ausbau der Unterweser" (Strombaudirektor Plate, Bremen), „Der Södertälje-Kanal", „Der Ausbau des Hafens von Helsingfors" und „Die Verwendung eiserner Spundwände Form Larssen im Hafenbau" (Reg. u. Baurat Dr. Stecher, Essen) darf bleibender Wert zugesprochen werden.

Die Revision der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte. Eine Studie zur Neubildung des internationalen Rheinschiffahrts-Rechtes. Von Dr. Hans Vomhoff. Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung Berlin 1925. 104 Seiten. Brosch. Preis Mk. 3,50.

Die vorliegende Arbeit, die in der Sammlung „Völkerrechts-Fragen" (Herausgegeben von Prof. Dr. Heinrich Pohl und Prof. Dr. Max Wenzel) erschienen ist, bringt nach einer Darstellung der historischen Entwicklung der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte und einer ausführlichen Inhaltsangabe der in Frage kommenden Artikel des Versailler Vertrages eine Würdigung dieser Bestimmungen in rechtlicher, politischer und wirtschaftlicher Hinsicht. Die Gefahren, die durch die Schaffung des von Frankreich projektierten Seitenkanals für Holland, die Schweiz und Italien heraufbeschworen würden, sind im Schlußteil dargestellt. Die Vomhoff'sche Schrift reiht sich würdig in den Rahmen der „Völkerrechtsfragen"-Sammlung ein, die den Zweck verfolgt, belehrend und anregend zu wirken, in dem sie die Fortschritte und Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung politisch und juristisch interessierten Kreisen vorlegt.

Die Freiheit der Rheinschiffahrt. Ein Beitrag trag zur Rechtsgeschichte des Internationalen Stromschiffahrts-Rechtes. Von Dr. Rudolf Baumgartner. 66 Seiten. Paul Haupt, Verlag, Bern. Brosch. Mk. 2,—.

Der 1. Abschnitt der vorliegenden Abhandlung zeigt die allmähliche Entwicklung des konventionellen Schiffahrtsrechtes von der Feudalzeit bis zur Wiener Akte. Dieser sowie der Konvention von 1831 ist, ebenso wie der revidierten Rheinschiffahrtsakte von 1868, ein eigener Abschnitt gewidmet. Der Schlußteil beleuchtet die Stellung der Schweiz zum Versailler Vertrag und dem Barcelonaer Statut von 1921 und legt das formelle Verhältnis zwischen Versailler Vertrag, Barcelonaer Statut und Rheinakte von 1868 dar / Die Arbeit Baumgartners dürfte besonders in diesen Tagen, da die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sich mit der Frage der Revision der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte befaßt, dem lebhaften Interesse der sich mit den Fragen der Rheinpolitik befassenden Kreise begegnen.

Memel als Hafen- und Handelsstadt. 1913/1922. Von Dr. rer. pol. Louis Jahn. Mit 3 Karten. 140 Seiten. Brosch. Preis Mk. 6,—.

Das Institut für Ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg i. Pr. hat mit dem vorliegenden Werke die Untersuchung der ökonomischen und sozialen Verhältnisse der Randstaaten begonnen. Die Schrift behandelt drei durch die politischen Ereignisse gestaltete Stadien: Die Vorkriegsverhältnisse, die Kriegszeit und die darauf folgende „Freistaat"-Periode des Memellandes. Ausgehend von einer Darstellung der politischen Ereignisse und ihrer Bedeutung für das Memeler Wirtschaftsleben behandelt der Verfasser die natürlichen und technischen Grundlagen (Meereslage, Hafenbetrieb und Hinterlandlage) der Handels- und Hafenstadt Memel. Das 2. Kapitel ist den „wirtschaftlichen Grundlagen" (Fischerei, Landwirtschaft und Industrie) gewidmet, das 3. Kapitel „Die Handelsorganisation, insbesondere die Reederei" leitet über zu dem Schluß-Abschnitt, der den Güterverkehr behandelt. Die Binnen-Reederei Memels, deren Organisation im Rahmen der Handels-Organisation eine besondere Bedeutung zukommt, findet eingehende Würdigung, wie auch bei der Betrachtung der natürlichen und technischen Grundlagen die Binnen-Wasserstraßen (Haff und Memel) nicht unberücksichtigt bleiben.

Dr. Manfred Ragg: Die Schiffsboden- und Rostschutzfarben. Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Zweigniederlassung Berlin SW 19. Mit 52 Abbildg. Ganzleinen 12,50 RM.

Das Werk behandelt die Geschichte der Schiffsbodenfarben, Rostschutzfarben, Gifte, Anstriche und besonders eingehend die Ansatzfrage und ihre vielfachen Möglichkeiten, z. B. die Art des Ansatzes in den verschiedenen Breiten, die Wirkungen der ansatzverhindernden Farben und schließlich in fachkundiger Weise die seither vorgeschlagenen und neuesten Mittel zur Verhinderung des Ansatzes und des Rostes. Die zahlreich und geschickt eingeordneten interessanten Abbildungen tragen viel zur Anschaulichkeit des auf wissenschaftlicher Basis stehenden Buches bei. Die Farbenbranche, Schiffahrtsgesellschaften, deren Ingenieure, Kapitäne und Inspektoren, die technischen Beamten der Werften usw. werden ebenso Nutzen aus dem Werke ziehen können wie die Besucher der technischen Lehranstalten.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt.
Von Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg („Verkehrsrechtliche Rundschau", Nr. 3, 25. 3. 26).

Wasserverkehr.
Von Prof. Dr. Hennig, Düsseldorf („Weltwirtschaft", Berlin, Nr. 4, April 1926).

Convention d'union de Paris du 27 Novembre 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure.
Von J. M. F. Romein, („La Navigation du Rhin", Nr. 3, 15. 3. 26).

Die Behördenorganisation der Reichswasserstraßen.
Von H. Brune („Der Deutsche", Berlin, Nr. 78, 2. 4. 26).

Das Problem der internationalen Binnenschiffahrt und die deutsche Wirtschaft.
Von Finanzrat Dr. Gröninger, Darmstadt („Weltwirtschaft", Berlin, Nr. 3).

Eisenbahnen oder Wasserwege.
Von Günther Thomas („Jenaische Zeitung", Nr. 68, 22. 3. 26).

Die Binnenschiffahrt und ihre Bedeutung für den Verkehr der deutschen Seehäfen.
(„Hafenverkehrszeitung Hamburg", Nr. 12, 25. 3. 26.)

Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen. Niederschrift über einen von General Ashburn auf der 33. Hauptversammlung der Society of Naval Architects and Marine Engineers gehaltenen Vortrag.
(„Schiffbau", Berlin, Nr. 6, 24. 3. 26.)

Die Binnenschiffahrt im Dienste des Heeres und der Kriegswirtschaft 1914/19.
Von Dr. phil. Georg Schmich, Berlin („Zeitschrift für Verkehrswissenschaft", Leipzig, Nr. 1, 1926).

Die Verkehrsbüros der Industrie- und Handelskammer.
Von R. Mangold („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin, Nr. 13, 30. 3. 26).

Die Verklarung in der Binnenschiffahrt.
Von Geh. Rat Schünemann, Berlin-Südende („Das Schiff", Nr. 7, 26. 3. 26).

Bestimmung der Schätzungswerte für Abflußmengen der Hochwässer.
Von Ingenieur Dr. Alexander Parénski, Lemberg („Der Bauingenieur", Berlin, Nr. 5, 29. 1. 26).

Bewegungen der Erdkruste und Wasserbau.
Von Dr. phil. Josef Stiny, o. ö. Prof. an der Techn. Hochschule, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 8, 15. 4. 26).

Die Haftung des Empfängers für die beim Löschen entstandenen Schäden am Schiff.
Von Rechtsanwalt Otto Vortisch, Berlin („Das Schiff", Berlin, Nr. 8, 9. 4. 26).

Die Saaletalsperre und der Staatsgerichtshof.
Von Senatspräsident a. D. Wirkl. Geh. Ober-Reg. Rat. Kisker, Charlottenburg („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 3, 20. 3. 26).

Befähigungsnachweis für Haff- und Flußschiffe. Niederschrift über einen von Seefahrtsschullehrer Weltzien auf dem 13. Deutschen Seeschiffahrtstag gehaltenen Vortrag.
(„Deutsche Schiffahrt", Berlin, Nr. 7, 1. 4. 26).

Stauung und Transportgefahr.
Von Dr. A. Arnold, Paris („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 14, 12. 4. 26).

Geltungsgebiet der Bedingungen für Bugsierdampferbetrieb.
Von Amtsgerichtsrat a. D. Sommer („Hamburger Korrespondent", Nr. 164, 9. 4. 26).

Schleppversuche an Fluß-Schleppern mit Heckrad und Tunnelschrauben. Bericht über einen von Capt. Mc. Entee auf der 33. Hauptversammlung der Society of Naval Architects and Marine Engineers gehaltenen Vortrag.
(„Schiffbau", Berlin, Nr. 5, 10. 3. 26).

Flachgehende Schleppdampfer der I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. „Isar" und „Inn".
Von Schiffbauing. Albert Urban und Dipl. Masch. Ing. Rudolf Blandl, Budapest („Schiffbau", Berlin, Nr. 6, 24. 3. 26).

Die wirtschaftlichste Schleppkraft in der Rheinschiffahrt.
Von Oberingenieur R. Zilcher, Duisburg-Ruhrort („Der Rhein", Duisburg, Nr. 4, 10. 4. 26).
Der Motor als Schiffsantriebsmaschine.
Von Bruno Müller, Kiel („Das Schiff", Berlin, Nr. 8, 9. 4. 26).
Zweischrauben-Motor-Schwefelsäure-Tankschiff „Dortmund".
Von Ingenieur W. Bebensee, Kiel („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 6, 22. 3. 26).
Rheinkanalschiff von 1 000 t Tragfähigkeit.
Von Obering. Julius Fett („Schiffbau", Berlin, Nr. 5, 10. 3. 26).
Der Rhein als Straße des Weltverkehrs. Die Rheinlande als zwischenstaatliche Verkehrsvermittler.
Von Dr. Fritz Runkel, Benzberg/Köln („Verkehr und Bäder", Berlin, Nr. 11, 17. 3. 26).
Die Bedeutung und Entwicklung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen.
Von Dipl. Ing. Mangold, Duisburg („Essener Volkszeitung", Essen, Nr. 71, 12. 3. 26).
Die Entwicklung Bremens zum Wasser-Umschlagshafen.
Von Reg. Baurat Prietze, Hannover („Die Weser", Bremen, Nr. 3, 15. 3. 26).
Die Behandlung der Zollschiffe auf dem Rhein.
Von Zollrat i. R. Flory, Duisburg („Der Rhein", Duisburg, Nr. 3, 10. 3. 26).
Die Bedeutung der Binnenschiffahrt und Wassernutzung für die Schweiz.
(„Basler Nachrichten", Nr. 84, 26. 3. 26.)
Ou en est l'emnagement du Rhin?
Von Léon Groc („La Jarnée industrielle", Nr. 2414, 6. 2. 26).
La Navigation Fkuviale et les grands projets à l'étude.
Von Paul Balmer, Genf („La Vie Technique et Industrielle", Par Sondernummer „La Suisse", 1925).
L'organisation du port autonome de Strasbourg.
(„Journal de la Marine Marchande et des Voies Navigables", Paris, Nr. 22. 10. 25.)
Etat actuel et nouveaux projets d'extension du port Marseille.
Von G. Mesnard („Le Génie Civil", Paris, Nr. 2, 9. 1. 26).
Wie soll der Grand Canal d'Alsace finanziert werden?
(„Basler Nachrichten", Nr. 82, 24. 3. 26.)
La chute de Kembs.
Von M. Borel, Ingenieur, Genf („Journal de Genéve", 12. 2. 26).
Le projet du Grand Canal e'Alsace.
Von André Libault („Technique moderne", Nr. 4, 1926).
La voie d'eau du Rhone—au—Rhin.
Von A. Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussés („La Navigation Rhin, Nr. 4. 15. 4. 26).
Recensement de la Batellerie sur les voies navigables de la Belgique.
Von M. Rose, Irgenieur des constructions civiles („Anales des trava publics", 1. Februarheft 1926).
Le probléme des canaux en Campine.
(„Chronique des travaux publics", Brüssel, Nr. 15, 21. 2. 26).
Les travaux d'extension du port d'Anvers. La grand éclus maritime du Kruisschans.
Von L. Bonnet („Le Génie Civil", Paris, Nr. 6, 6. 2. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.-G., Heilbronn. Nachdem bisher von dem Aktienkapital von 350 000 Mark bereits 60 000 Mark an der Stuttgarter Börse zugelassen waren, wurden nunmehr die restlichen Aktien an der Stuttgarter Börse zugelassen. Nach dem Prospekt besitzt die Gesellschaft 6 Kettendampfer von je 45 Meter Länge mit einer Verbundmaschine von 110 PS und einer 115 km langen Schleppkette von Mannheim bis Heilbronn, ferner 2 Schraubendampfer von je 17 Meter Länge mit Maschinen von 80 PS. 2 Dieselmotorschlepper von je 21,4 Meter Länge mit Maschinen von 160 PS sind in Bau. Die Gesellschaft ist an der Kohlenhandelsgesellschaft Schwaben G. m. b. H., Heilbronn mit 40 Prozent beteiligt. Die Aussichten für das laufende Geschäftsjahr werden als befriedigend bezeichnet.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft A.-G., Minden i. W. Die Bilanz zum 31. 12. 1925 weist einen Verlust von 30 000 M aus (i. V. 80 000 M Reingewinn). Der Verlust soll vorgetragen werden. In der Bilanz hat sich das Dampferkonto durch Ankauf von zwei neuen Dampfern auf 1,1 Mill. Rm. erhöht.

Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G., Dresden. Nach dem Bericht für das am 31. Dezember abgelaufene Geschäftsjahr 1925 erzielte die Gesellschaft an Fracht, Schlepplohn und sonstigen Einnahmen einen Rohgewinn von 7,46 Mill. M gegen 7,24 Mill. M im Jahre 1924. Nach Abzug der allgemeinen Unkosten von 6,67 Mill. M (i. V. 6,05 Mill. M), Versicherungen 264 017 (252 526) M, Steuern und Gebühren 212 103 (30 268) M und Abschreibungen Höhe von 306 816 (320 000) M verbleibt ein Reingewinn von 29 1 (317 363) M. Der Rückgang des Reingewinns ist so erheblich, daß es de Unternehmen nicht möglich ist, eine Dividende auf di Stammaktien zur Verteilung zu bringen, während im Vo jahr noch 4 Prozent ausgeschüttet werden konnten. Lediglich auf die Vor zugsaktien werden (wie i. V.) 6 Prozent Dividende verteilt. D Rest von 13 845 M (20 875 M) wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-A.-G., Dresden. Der erst in d Generalversammlung zur Vorlage gebrachte Geschäftsbericht f 1925 weist einen Reingewinn von 246 685 Mark aus (im Vorjahre 189 000). A Antrag der Verwaltung beschloß die Generalversammlung 15 (10) Prozen Dividende auszuschütten gleich 150 000 (100 000) Reichsmark, der orden lichen Reserve 26 000 Reichsmark zuzuführen, einem Erneuerungsfon 40 000 Reichsmark und der Unterstützungskasse 30 000 Reichsmark.

Elbe-Dampfschiffahrts A.-G., Hamburg. Für 1925 hat sich ein Reingewi von Mk. 12 985,— ergeben. Die Dividende beträgt 3 Prozent auf 1 Million Ma Kapital. Der Verlustsaldo von 21 598 Mk. aus 1924 ist gedeckt.

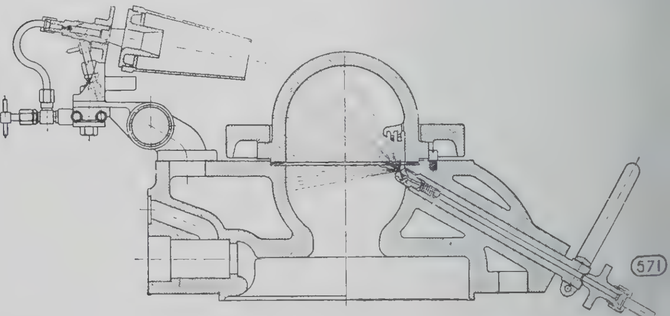
Teltow-Kanal Aktiengesellschaft. Bei einem Betriebsüberschuß v 40 653 Mark schließt die Teltow-Kanal-Akt.-Ges. zu Berlin nach Abzug v 256 773 Mark Handlungsunkosten das Jahr 1925 mit einem Reingewinn v 183 881 Mark ab. In der Bilanz finden sich auf der Aktiv-Seite: Anlagen m 435 364 Mk., Debitoren mit 54 968 Mk., Kasse mit 22 053 Mk., Postscheck m 17 006 Mk. und Bank mit 298 271 Mk. Auf der Passiv-Seite sind angeführ 400 000 Aktienkapital, 15 000 Reservefonds, 150 000 Mk. Spezial-Reservefond 40 000 Mk. Erneuerungsfonds, 34 809 Mk. Kreditoren und 2 000 Mk. Kautio

Schiffahrts-Assecuranz-Gesellschaft A.-G., Mannheim. Die Hauptversamm lung beschloß, aus dem Reingewinn von 91 774 (45 088) Mark auf die Stamm aktien im Nominalwert von 20 Mark eine Dividende von 2 Mark, a 100 Mark eine solche von 5 Mark, auf die alten Vorzugsaktien von 2 000 Ma eine Dividende von 30 Mark, auf die neuen Vorzugsaktien 15 Mark auszuzahle

Hafen- und Lagerhaus-Akt.-Ges., Aken a. Elbe. Die Gesellschaft schlie im Jahre 1925 mit einem Gewinn von 108 912,30 Mk. Abschreibungen un Rückstellungen finden sich mit 52 500 Mk.

Interessengemeinschaft im Speditionsgewerbe. Pressemeldungen zufolg sind die Hamburger Firmen: Speditionsverein Hermann & Theilnehmer un Lassen & Co. am 1. April d. J. eine Interessen- und Bürogemeinschaft ein gegangen, die in 1. Linie die Herabsetzung der Unkosten und Verminderun des Wettbewerbs bezweckt. Die außerhamburgischen Organisationen der beide Firmen werden hiervon nicht berührt.

Umsteuerbare Rohölmotoren in der Binnenschiffahrt. Man hat in de letzten Zeit versucht, die Zweitakt-Rohölmotoren, die bislang nur bei Fische rei- und ähnlichen Fahrzeugen Verwendung fanden, auch für andere Betrieb vorteilhafter zu gestalten. In erster Linie ging man daran, die Uebelständ des langsamen Anwärmens sowie des Erkaltens des Glühkopfes bei längere Leerlauf oder langsamem Laufen abzustellen. So werden die Glühköpfe be den „Gardner"-Rohölmotoren nicht durch sogenannte Handlampen erwärmt sondern durch Hochdruckbrenner, welche ihren Druck von dem Luftkom pressor erhalten. Durch diese Brenner werden die Dome des Motors in Minuten erwärmt. / Die Gardner-Motoren-Werke sind weiter dazu über gegangen, an der Brennstoffeinspritzung Vorkehrungen zu treffen, die ei Erkalten der Glühköpfe bei längerem Leerlauf verhindern. Die Brennstoff düse ist, wie aus untenstehender Abbildung ersichtlich, um 180 Grad ver



stellbar, und zwar derart, daß man bei Leerlauf den Brennstoffstrahl gege den oberen Teil des Glühkopfes richtet, um so ein Erkalten desselben zu verhindern, während bei leichter Belastung der Strahl gegen einen besonders angebrachten Zerstäuberkamm gerichtet wird, um auch schon bei leichter Belastung die restlose Verbrennung des Rohöls herbeizuführen; denn es entsteht hierdurch eine stark rotierende Bewegung, obgleich nur soviel Brennstoff in die Explosionskammer gebracht wird, wie gerade für die benötigte Kraftleistung des Motors gebraucht wird. Bei voller Belastung wird der

Hebel so eingestellt, daß der Strahl gegen den unteren Teil des Glühkopfes spritzt. Der Vorteil hierbei ist, daß der Glühkopf nicht zu heiß wird und ein Platzen desselben verhindert wird. Die tantontiale Lage der Einspritzdüse bewirkt die vollkommene Verbrennung des Oeles und verhindert, daß unverbrannte Teile in Form von Ruß im Zylinder verbleiben und die Maschine verschmutzen. Der Regulator wirkt direkt auf den Hub der Brennstoffpumpe, sodaß nur die im Augenblick erforderliche Menge des Brennstoffs in den Zylinder eingeführt wird. Dadurch wird auch das so oft als lästig empfundene „Verschlucken" des Motors vermieden. / Ein weiterer Vorteil dieser Gardner-Rohölmotoren ist die Umsteuerbarkeit. Die Winkelstellung des Excenters wird verwandt für die Umsteuerung von vorwärts auf rückwärts und umgekehrt. Die erste Drehung des Handrades setzt die Oelpumpe außer Betrieb, und die Maschine steht sofort still. Gegen Ende der dritten Drehung werden die Oelpumpen wieder in Tätigkeit gesetzt, wodurch die Maschine eine andere Drehrichtung erhält. Am Ende der vierten und letzten Drehung werden die Luftventile außer Tätigkeit gesetzt und die Maschine läuft nun in der gewünschten Richtung. Die Zeit der Umsteuerung beträgt 3 Sekunden. Welchen Vorteil der Fortfall des Wendegetriebes mit sich bringt, ist genügend bekannt. Bei den „Gardner"-Rohölmotoren kann man jedes Manöver vom Steuerstand, mag dieser nun im Vorderschiff oder auf der Brücke liegen, ausführen, während zur Bedienung der Dieselmotoren 2 Mann vorhanden sein müssen. So ist jetzt ein solcher umsteuerbarer Rohölmotor in das Stader Frachtschiff „Anna" eingebaut, desgleichen ein anderer in eine Hamburger Hafenbarkasse „Stadtdeich" und zwar liegt beim ersteren der Steuerstand überm Motor und bei der Barkasse vor dem Motor hinter der Vorderkajüte. Es ist klar, daß sich diese Neuerung besonders die Binnenschiffahrt zu Nutze machen kann und wird.

Neubestellungen auf Sulzer-Motorschiffe. In letzter Zeit sind wiederum zwei Bestellungen auf Motorschiffe mit Sulzer-Motoren erteilt worden, die aufs neue beweisen, welches Vertrauen man diesen entgegenbringt. Der Besteller ist die englische Reederei Shaw Savill & Albion Co., welche zwei Motorschiffe für den Passagierdienst zwischen England und Neuseeland durch den Panamakanal in Auftrag gegeben hat. Jedes dieser Schiffe erhält vier Hauptmotoren mit einer Gesamtleistung von 17 000 PSe. Ein Schiff wird durch die Fairfield Shipbuilding Co. gebaut, welche als Lizenznehmer auch die Motoren in ihren Werkstätten ausführen wird. Dagegen wird das andere durch die Swan Hunter hergestellt und die zugehörigen Motoren durch die Wallsend Slipway & Engineering Co., ebenfalls Sulzer-Lizenznehmer. / Nachdem die Projekte worher für 2, 3 und vier Schrauben ausgearbeitet waren, wurde der letzten Lösung besonders aus dem Grunde der Vorzug gegeben, um einen möglichst niedrigen Maschinenraum zu erhalten und dadurch den Raum über den Maschinen voll ausnutzen zu können, welcher wichtige Vorteil sich bei Motoren anderer Systeme nicht erreichen ließ. Von besonderem Einfluß bei der Wahl der Sulzer-Motoren waren außerdem noch die Erfahrungen mit dem Motorfahrgastschiff „Aorangi" der Union S. S. Co. of New Zealand, London, welches ebenfalls mit 4 Motoren, jedoch nur mit einer Gesamtleistung von 13 000 PSe ausgerüstt ist, und mit dem man ausgezeichnete Resultate erzielt hat.

Errichtung einer Bamberger Schiffswerft. Die Firma Franz Leicht, Eisenkonstruktionswerkstätte Bamberg, hat die Errichtung einer Schiffswerft im Bamberger Hafengebiet unternommen. Die Werft ist mit den neuesten Maschinen, u. a. einer elekrisch betriebenen Nietanlage, ausgestattet und wird Kähne, Lastboote, Motorschiffe und Baggermaschinen in allen Größen in Eisen bauen.

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Dr. med. F. Schultheiss G. m. b. H., Berlin W 35, über ihre Haemasal-Tabletten bei, auf den wir an dieser Stelle aufmerksam machen.

DEUTSCHE BANK

Aktienkapital und Reserven 205 Millionen RM.

Bilanz am 31. Dezember 1925

AKTIVA	RM.
Bargeld, Sorten, Zinsscheine und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken	83 458 092,30
Nostroguthaben bei Banken u. Bankfirmen	203 399 345,18
Wechsel	342 024 906,60
Unverzinsliche deutsche Schatzanweisungen	2 000 000,—
Vorschüsse auf Waren und Warenverschiffungen	109 262 230,29
Reports und Lombard-Vorschüsse	15 300 777,50
	755 445 351,87
Eigene Wertpapiere	15 000 000,—
Beteiligung an Gemeinschafts-Unternehmungen	15 000 000,—
Dauernde Beteiligungen bei anderen Banken und Bankfirmen	22 722 168,—
Schuldner in laufender Rechnung (außerdem: Schuldner aus geleisteten Bürgschaften RM. 78 675 005,24)	682 319 238,62
Bankgebäude	46 500 000,—
Sonstiger Grundbesitz	3 500 000,—
Mobilien	1,—
	1 540 486 759,49

PASSIVA	RM.
Aktienkapital	150 000 000,—
Reserve	55 000 000,—
	205 000 000,—
Gläubiger in laufender Rechnung	1 239 642 337,55
Akzepte (außerdem: geleistete Bürgschaften RM. 78 675 005,24)	73 570 302,89
Unerhobene Dividende	162 718,20
Uebergangsposten der eigenen Stellen untereinander	2 348 317,60
Dr. Georg von Siemens-Wohlfahrtsfond	1 532 187,30
Zur Verteilung verbleibender Ueberschuß	18 230 895,95
	1 540 486 759,49

Gewinn- u. Verlust-Rechnung am 31.12.25

SOLL	RM.
Handlungs-Unkosten	82 606 620,10
Steuern	9 509 794,13
Wohlfahrtseinrichtungen u. Versicherungsbeiträge für die Beamten, sowie Pensionen und Abfindungen	8 413 650,70
Hypotheken-Aufwertung	420 409,43
Abschreibungen auf Mobilien	484 523,42
Abschreibungen auf Bankgebäude	2 595 220,11
Abschreibungen auf sonst. Grundbesitz	347 754,97
Zur Verteilung verbleibender Ueberschuß	18 230 895,95
	122 608 868,81

HABEN	RM.
Vortrag aus 1924	762 221,49
Zinsen und Gebühren, Wechsel, Sorten und Zinsscheine	118 423 119,89
Wertpapiere	894 014,91
Gemeinschafts-Geschäfte	1 045 911,31
Dauernde Beteiligungen	1 483 601,21
	122 608 868,81

Meidericher Schiffswerft

vorm. **Thomas & Co.**

G. m. b. H.

Am Hafenbecken A

Duisburg-Meiderich

Telephon:

Duisburg-Nord 6405, 6406



Neubauten von Flußfahrzeugen aller Art

Querhelling für die größten Fahrzeuge
Krananlage mit Hubwerk 100 Tonnen
u. Lasthaken 50 Tonnen / Vollkommene
neuzeitliche Einrichtungen für **Kessel- und Maschinen-Reparaturen**

Spezial:

Ankerwinden, Verholwinden, Schiffsschrauben Steuerapparate, Dampftrossenwinden, Trossenklemmen

Commerz- und Privat-Bank Aktiengesellschaft

Bilanz abgeschlossen am 31. Dezember 1925

AKTIVA	RM.
Kasse, fremde Geldsorten, Zinsscheine und Guthaben bei Noten- und Abrechnungsbanken	20 239 969,87
Wechsel	188 647 595,56
Nostroguthaben bei Banken u. Bankfirmen	54 620 380,21
Reports und Lombards gegen börsengängige Wertpapiere	42 619 590,81
Vorschüsse auf Waren und Warenverschiffungen	47 312 242,51
Eigene Wertpapiere	10 734 854,07
Konsortialbeteiligungen	6 427 798,34
Dauernde Beteiligungen bei anderen Banken und Bankfirmen	4 058 107,30
Debitoren in laufender Rechnung	294 055 391,92
Bankgebäude	23 500 000,—
Sonstige Immobilien	2 650 000,—
	694 865 930,59

PASSIVA	RM
Aktienkapital	42 000 000,—
Reservefonds I	21 000 000,—
Reservefonds II	1 000 000,—
Kreditoren	600 430 220,57
Akzepte und Schecks	25 253 185,41
Dividenden-Rückstände	57 624,48
Gewinn	5 124 900,13
	694 865 930,59

Gewinn- u. Verlust-Rechnung f. d. 56. Geschäftsjahr, abgeschl. am 31.12.25

VERLUST	RM.
Handlungs-Unkosten	40 485 432,94
Steuern und Abgaben	4 748 267,19
Gewinn	5 124 900,13
	50 358 600,26

GEWINN	RM.
Gewinnvortrag von 1924	464 635,—
Zinsen, Wechsel, Sorten u. Zinsscheine	26 031 154,51
Provisionen	23 862 810,75
	50 358 600,26

33. Jahrgang
15. Mai 1926
Heft 5

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis: Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

12 Jahre Hafenbautechnische Gesellschaft

Zur 8. Hauptversammlung der Gesellschaft vom 13.—15. Mai 1926 in Bremen

Als am 22. Mai 1914 in Berlin deutsche Wasserbau-Ingenieure mit Männern der verschiedensten Berufskreise zusammentraten, um die Hafenbautechnische Gesellschaft zu gründen, bildete eine blühende See-Schiffahrt, der Stolz der ganzen Nation, das Bindeglied zwischen der Gütererzeugung unseres auf der Höhe seiner wirtschaftlichen Entwicklung stehenden Vaterlandes mit dem Weltmarkte, war eine kraftvolle Binnenschiffahrt die zuverlässige hoffnungsvolle Stütze der deutschen Binnenverkehrswirtschaft. Durch zielbewußte Arbeit aller am Bau und dem Betriebe von Hafenanlagen beteiligten Kreise die höchste Vollkommenheit auf diesem Gebiete zu erreichen, das war und ist das Ziel, das der Hafenbautechnischen Gesellschaft vorschwebt. „Wir müssen mit Leistungen die Welt davon überzeugen, daß wir an dem Wiederaufbau des in Trümmern liegenden alten Europas mitarbeiten wollen und daß sie unsere Mitarbeit nicht entbehren können", mit diesen Worten kennzeichnete der 1. Vorsitzende der Gesellschaft, Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, der 1. stellvertretende Vorsitzende des Zentralvereins, die Devise, als die 1. ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft im Oktober des Jahres 1919 die deutsche Seeschiffahrt dem Vernichtungswillen der Feinde zum Opfer gefallen und die deutsche Binnenschiffahrt am Boden liegend vorfand.

Mit regster Anteilnahme hat der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt die Arbeiten der Hafenbautechnischen Gesellschaft verfolgt. Hat doch die Schiffahrt das größte Interesse daran, durch höchste Leistungsfähigkeit der Lade- und Löscheinrichtungen die Wettbewerbsfähigkeit des Wasserwegs zu steigern. Ein weites Feld fruchtbarer Betätigung steht der Gesellschaft noch offen. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt gibt der Hoffnung Ausdruck, daß die 8. ordentliche Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft, die vom 13. bis 15. Mai 1926 in der alten Hansastadt Bremen stattfindet, einen Markstein bilden möge auf dem Wege in eine bessere Zukunft — des deutschen Schiffahrts- und Hafenwesens sowohl wie unseres ganzen Vaterlandes!

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn u. Wasserstraße?

Von Baurat F. Mühlradt, Hamburg.

Dr. Arnecke hat durch seine Arbeit: „Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Wasserstraße?" („Z. f. B." 1926, Heft 3) das große Problem unserer Verkehrspolitik erneut in den Vordergrund gestellt. Der Verfasser kommt zu einem Vorschlag, zu dessen Ausführung eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sein muß, an deren Zustandebringen heute kaum gedacht werden kann.

Wie ist die Lage praktisch? Wir haben eine gegen 1913 erheblich zurückgegangene Güterbewegung (1925 etwa 75% der bewegten Gütermenge von 1913). Die Leistungsfähigkeit der beiden Hauptverkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiffahrt ist dagegen gestiegen, besonders die der Eisenbahn. Hinzugekommen ist ein dritter Verkehrsträger, der mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, das Lastautomobil. Der abhängigste und schwerstbewegliche dieser drei ist die Binnenschiffahrt. Sie leidet am meisten unter Witterungseinflüssen, sie ist im allgemeinen nur zwischen sehr bedeutenden Verkehrsplätzen einziger Transportträger, dagegen in den meisten Fällen auf An- und Abfuhr durch andere Transportmittel angewiesen. Außerdem verfügt sie heute noch nicht über ein enges Verkehrsnetz, sondern nur über einzelne Verkehrsbänder, die überwiegend mit den Hauptstromgebieten zusammenfallen. Auch ein Kanal wie der fertigzustellende Mittellandkanal wird den durch ihn verbundenen Stromgebieten die scharf abgegrenzten Eigenarten nicht nehmen, da der auf ihm überwiegende Verkehr ein reiner Durchgangsverkehr vom Erzeugergebiet zum Verbrauchergebiet sein wird, also ein Eigenverkehr des Kanals. Viel beweglicher und mit einem engmaschig über das ganze Land gezogenen Netz ausgestattet ist die Eisenbahn. Sie bedarf technisch für die meisten Gütertransporte keiner Hilfe eines anderen Transportträgers. Nur für kleinere Mengen Stückgüter ist sie auf das Fuhrwerk in der An- und Abfuhr angewiesen. Und neuerdings zeigt sich ihr das Automobil im Großstadtvorortverkehr überlegen. Der Umfang moderner Großstädte (von etwa 500 000 Einwohnern ab) erfordert so komplizierte Eisenbahnanlagen, daß Wagenladungen für ihren Transport aus den Anschlußgleisen und öffentlichen Ladestellen bis zum Ausgang aus den Hauptverschiebebahnhöfen so viel Zeit verbrauchen, daß das Lastauto für die nahen Entfernungen (bis etwa 150 km) einen großen Zeitvorsprung gewinnt, der ihm viel Güter zuführt. Wirtschaftlich bedarf die Eisenbahn auch der Binnenschiffahrt, aber nicht der Binnenschiffahrt im ganzen, sondern einzelner Verkehrsbänder derselben.

Eisenbahn und Binnenschiffahrt stehen sich also vom Eisenbahnstandpunkt aus gesehen, und der gilt heute, weil er die Macht und den Zwang hinter sich hat, nicht einheitlich gegenüber. Es existieren Gebiete, in denen die Eisenbahn aus egoistischen Gründen mit der Binnenschiffahrt zusammenarbeiten muß, und es gibt Kampfgebiete, in denen an ein Zusammenarbeiten von seiten der Eisenbahn nicht gedacht wird, weil die vorhandene zu befördernde Gütermenge zur Ausnutzung ihrer Anlagen bei weitem nicht ausreicht. Sie muß jeden erreichbaren Verkehr an sich ziehen, um ihre Generalkosten herabzudrücken.

Was kann man nun praktisch erreichen, um volkswirtschaftlich Verkehrspolitik zu treiben? Für die Gebiete, in denen die Eisenbahn die Binnenschiffahrt zur Erfüllung ihrer eigenen Zwecke braucht, hat sie ihr Binnenumschlagtarife gewährt. Man muß sich die bestehenden Umschlagtarife nur einmal ansehen, dann ist der egoistische Bewe grund sofort zu erkennen. Sie dienen fast ausschließlich z Unterstützung der Reichsbahn im Kampf gegen die Konku renzlinien der valutaschwachen Länder; so die Donauu schlagtarife, die Mittelrheinumschlagtarife für Exportgü aus dem Saargebiet, und für verschiedene Güter nach d Schweiz, ebenso die Zuckerumschlagtarife der Oder. (N heres siehe „Das Schiff", 1926, Heft 2, „Die Binnenumschla tarife der Reichsbahn".)

Der größte Teil Deutschlands bleibt Kampfgebiet für d Eisenbahn und zwar solange, bis eine genügend große G termenge vorhanden sein wird, daß die Binnenschiffahrt a angenehme Entlastung empfunden wird — oder bis te nisch-wirtschaftliche Druckmittel angewendet werden kö nen, und dadurch ein freieres Spiel in Angebot und Na frage ermöglicht wird.

Nun zu dem Vorschlage von Herrn Dr. Arnecke. Er w ein paritätisch aus Eisenbahnen und Schiffahrtsleuten z sammengesetztes tarifpolitisches Parlament mit einer g ringen Mitgliederzahl schaffen, das in engem Zusamme hange mit dem Reichsverkehrsminister arbeitet. Das Pa lament soll mit Mehrheit angenommene, fertig formulier Umschlagtarife, die nach volkswirtschaftlichen Grundsätz aufgestellt worden sind, durch den Reichsverkehrsminist dem Reichsbahndirektor überreicht werden; dieser gibt d Vorschläge ohne Aenderungen dem Verwaltungsrat zur B schlußfassung. Der Verwaltungsrat kann frei in seinen E schlüssen zustimmen oder ablehnen. Bei Ablehnung ge der Vorschlag gemäß § 33 Abs. 5 des Reichsbahngesetzes ein Schiedsgericht.

Praktisch ändert dieser Vorschlag am Bestehenden eige lich kaum etwas. Nach § 33 Abs. 2 des Reichsbahngesetz bedürfen alle Tarifänderungen der Genehmigu durch die Reichsregierung. Weiter lautet § 33 Abs. 5: „D Reichsregierung kann ferner Ermäßigung der Personen- u Gütertarife und sonstige Aenderungen der Tar bestimmungen verlangen, die sie im Interesse der deutsch Volkswirtschaft für notwendig erachtet. Bei Meinungsv schiedenheiten zwischen der Reichsregierung und der Gese schaft entscheidet das besondere Gericht oder der Schie richter nach den Bestimmungen der §§ 44 und 45".

Die Reichsregierung, oder als deren Sachverständiger d Reichsverkehrsministerium, ist nach der geltenden Rech lage mit allen Rechten schon ausgestattet, die das zu scha fende Parlament erhalten soll. Bei der binnenschiffahr freundlichen Haltung des Verkehrsministeriums, die D Arnecke ja selbst betont, und bei der verkehrspolitisch Erfahrung ist in ihm ein mindestens ebenso schwerwiege des Gegengewicht gegen die Reichsbahn vorhanden, wie das Tarifparlament einmal werden könnte. Und das errei bare Zusammenarbeiten wird mit dem Parlament nicht be ser werden können. Es ist ja machtlos, weil der Einfluß d Reichsbahn in ihm es schon zur Schwäche verurteilt. M sollte heute jede neue Instanz vermeiden, wenn sie nic ganz dringend nötig ist.

Die Binnenschiffahrt muß sich selber helfen durch stra Organisation, durch Verbesserung und Modernisierung ihr Betriebes. Ein bedeutsamer Schritt in dieser Richtung z. B. der Zusammenschluß der Elbeschiffahrtsgesellschaft und selbständigen Schiffer zu einer gemeinsamen Orga sation. Eine Kapitalbeteiligung und dadurch Bindung n der Reichsbahn ist eine große Gefahr für die Binnenschi

ahrt und die ganze Volkswirtschaft. Sie würde der Reichsbahn bei maßgebendem Einfluß einen vollkommenen Verkehrsmonopolcharakter einräumen, der sich bei der augenblicklichen Einstellung der Reichsbahnverwaltung sehr ungünstig für die Wirtschaft auswirken müßte. Die wirtschaftliche Beteiligung ist von der Reichsbahn erst kürzlich in größerem Umfange als Kampfmittel angewendet worden, um die lästige Konkurrenz des Automobils zu beseitigen. Wie weit sie sich dabei harmlos auswirken wird, muß abgewartet werden. Kann die Binnenschiffahrt nicht an eine stärkere Bindung mit dem Lastauto denken? Die Betriebsformen beider haben viel Gemeinsames und technisch können sie sich in manchem ergänzen. Bei den hohen Kurzstreckentarifen der Reichsbahn ist das Lastauto bei guter Organisation und Einpassung in die besonderen Verhältnisse des Binnenschiffahrtsverkehrs sicher ein geeignetes Fahrzeug, um für eine bedeutende Gütermenge den An- und Abtransport zu übernehmen. Im Hamburger Hafen z. B. beginnt das Lastauto schon jetzt für das Stückgut eine nicht zu unterschätzende Rolle zu spielen, obwohl es ohne eine besondere Organisationsverbindung zur Schiffahrt steht. Es existieren planmäßige Verbindungen nach Neumünster, Mecklenburg, Hannover usw., also auf recht ansehnliche Entfernungen. Der Grund für seine Verwendung liegt hier allerdings mehr im Zeitgewinn gegenüber der Eisenbahn, aber es wird doch gezeigt, daß das Lastauto unter Umständen eine recht gute Unterstützung beim Heranziehen von Verkehr sein kann, besonders wenn noch geeignete technische Hilfsmittel, wie Umladeeinrichtungen, Abstellplätze und Straßenausbauten seine Wirtschaftlichkeit erhöhen. Der Weg des Kohlensyndikats, für Kohle auf dem Wasserwege nach Süddeutschland einen Preisabschlag zu gewähren, sei als krasses Mittel der Verteidigung nur erwähnt.

Also erst eine Organisation der Binnenschiffahrt, wie auch Dr. Arnecke zum Schluß seiner Arbeit hervorhebt — und auch darin stimme ich mit ihm überein — Organisation von innen heraus.

Die Volkswirtschaft braucht zwei vollwertige Verkehrsträger, damit sie zu ihrer Erhaltung nicht auf einen übermächtigen angewiesen ist.

Wie gelangen wir zu einer volkswirtschaftlich fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn u. Wasserstraße?

Von Dr. Ing. e. h. Max Bahr, Landsberg/Warthe.

In der Märznummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" empfiehlt Herr Dr. Arnecke-Köln zur Erreichung dieses Ziels die Bildung eines Reichsverkehrs-Ausschusses, in welchem Schiffahrt und Reichsbahn eine Verständigung für ein friedliches Hand-in-Hand-Arbeiten suchen sollen. In der Aprilnummer erörtert Herr Reichsbahndirektor Dr. Spieß-Berlin die Möglichkeit und Gebotenheit eines solchen Hand-in-Hand-Arbeitens. Bei aller Sachlichkeit seiner Ausführungen vermisse ich aber doch eine volle Unparteilichkeit in der Würdigung der beiderseitigen Verhältnisse, was ja begreiflich ist, da der Vertreter einer Partei, die unter der Not der Zeit ebenfalls schwer zu leiden hat, kaum imstande sein würde, die Verhältnisse der andern Partei, die ja an vielen Stellen als lästiger Konkurrent sich fühlbar macht, völlig unparteiisch zu beurteilen.

Herr Dr. Spieß weist darauf hin, daß die Schiffahrt gerade in den Zeiten des stärksten Verkehrs durch Eissperre, Hochwasser usw. völlig versagt und damit die Bahn zwingt, ihre Leistungsfähigkeit über das sonst gebotene Maß zu steigern, sodaß diese durch Rücksichtnahme auf die Schiffahrt doppelt hart belastet würde. Es fehlen mir leider genaue Statistiken der letzten Jahre. Nach dem früheren Material aus der Zeit der Kanalkämpfe entfielen aber von der Wagengestellung des Ruhrgebiets auf Januar/März (die Zeit des stärksten Ausfalls der Schiffahrt) 22,4 %, April/Juni 24,9 %, Juli/September 26,4 %, Oktober/Dezember 26,3 %. Die stärkste Gestellung entfiel also auf die Zeit der geringsten Störung in der Schiffahrt. Auch in den anderen Teilen Deutschlands wird das Bild kaum wesentlich anders sein. Die den Wasserweg benutzenden Betriebe gehen in die Winterunterbrechung hinein mit ausreichenden Vorräten an Kohlen und Rohstoff, sodaß hieraus die von Herrn Dr. Spieß berichtete Sonderbelastung der Bahn wohl kaum hergeleitet werden kann. Die Eissperre von Rhein, Ems, Weser von [illegible]—30, der Elbe von 45, der Oder von etwa 60 Tagen, dürfte in ihrer Wirkung erheblich zurückbleiben hinter den Ansprüchen, welche die Erntemonate September, Oktober, November an die Bahn stellen. Aus diesem Grunde dürfte auch die Forderung, „daß die Schiffahrt zu einem in allen Jahres- und Wetterlagen treuen und zuverlässigen Gefährten und Mitarbeiter der Eisenbahn erhoben werde" — abgesehen von ihrer Unausführbarkeit — als berechtigt nicht anerkannt werden können.

Auch die Charakterisierung der Schiffahrt, als auf Einzel- und Mittelbetrieben basierend, dürfte Herr Dr. Spieß zu Unrecht beanstanden. 1912 hatte die deutsche Binnenschiffahrt 29 523 Fahrzeuge, von denen die kleineren bis zu etwa 250 t (20 423 wohl ganz, bis 400 t (3 710) wohl größtenteils, bis 600 t (2 317) wohl zu einem immerhin größeren Teil den Klein- und Mittelbetrieben, nur 3 075 über 600 t groß neben dem Anteil an den kleineren Abmessungen den Großbetrieben zuzurechnen sein werden. Wenn nun auch Krieg und Nachkriegszeit Verschiebungen gebracht haben, so dürften doch mehr als 20 000 Kleinschiffer Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Notlage machen können.

Daß die Eisenbahn wie die Schiffahrt unter dem Darniederliegen der Wirtschaft leidet, kann ohne weiteres anerkannt werden. Wenn aber die Gesamt- wie die Kohlenverladung (Stein- und Braunkohle, Briketts und Koks) sich zwischen 1913 und 1922 so gestaltet, daß, in Millionen Tonnen, beim Wasser

1913	Gesamtverkehr	99,6 =	Kohle 32,5
1922	„	58,8 = 59 %	„ 25,4 = 79 % v. 1913

bei der Eisenbahn

1913	Gesamtverkehr	505,9 =	Kohle 198,3
1922	„	421,6 = 83,3 %	„ 163,0 = 82 % v. 1913

beträgt, so ergibt dies für den Gesamt- wie für den Kohlenverkehr das Resultat, daß die Bahn sehr viel günstiger dasteht als die Schiffahrt und dies trotz der behaupteten „enormen Ausdehnung des Wasserstraßennetzes seit 1914" und „des seit 1914 so generös ausgebauten westdeutschen Wasserstraßennetzes". Die Schiffahrt hat umgekehrt unausgesetzt auf Beseitigung der schweren Schädigung ihrer Interessen infolge jedes Fehlens von Generösität gedrängt! Leider bisher ohne befriedigenden Erfolg. Der Mittellandkanal hat noch Jahre auf seine Fertigstellung zu warten, und von einer zielbewußten Wasserstraßenpolitik — Anlegung ausreichender Stauweiher zur Kraftgewinnung, Aufbesserung des Niedrigwassers, Schutz des Ackers gegen Hochwasserschaden — sind wir noch weit entfernt!

Die Schiffahrt wünscht, wie Herr Dr. Arnecke ausführt, einen Verständigungs-Ausschuß, um zunächst eine für sie

günstigere Gestaltung der Bahn-Umschlags-Tarife zu erreichen. Herr Dr. Spieß wehrt sich „gegen ein Wegschenken von Frachtgütern an die Schiffahrt, die die Bahn selbst günstig weiter befördern könnte“. Das ist vom Standpunkt des Bahninteressenten aus durchaus zu verstehen, trotzdem muß gegen diesen Standpunkt Einspruch erhoben werden. Bahn wie Schiffahrt haben der deutschen Volkswirtschaft zu dienen und deren Interessen ihre Sonderinteressen unterzuordnen. Die Schiffahrt befördert die Massengüter billiger als die Bahn. Die 19 Milliarden tkm des Wassers, welche Sympher für 1910 nennt, ergeben bei nur 1 Pf. Ersparnis 190 Millionen Frachtersparnis für die deutsche Volkswirtschaft, und auf solche Ersparnisse kann diese in ihrer heutigen Notlage noch weniger verzichten als früher. Der etwa der Bahn dabei entgehende Gewinn, wenn solcher überhaupt zu erzielen wäre, erfolgte nur auf Kosten der Volkswirtschaft! Der Bahn aber führt die durch die Schiffahrt ermöglichte wirtschaftliche Entwicklung einen Verkehrsaufschwung zu, der den etwa in Frage kommenden kleineren Verlust zehnfach ersetzt. Ist doch die Rentabilität der Bahn nirgends so gut wie in den Bezirken des großen Schiffahrtsverkehrs! Für das Wohl der deutschen Volkswirtschaft ist die Erhaltung und das Gedeihen einer leistungsfähigen Schiffahrt wichtiger als die Frage, ob die Bahn einige Millionen mehr oder weniger an Ueberschüssen erzielt. Nur in solchem Geiste dürften die Streitpunkte zwischen Bahn und Schiffahrt verhandelt werden, und wenn auch nicht erwartet und gefordert werden kann, daß die Bahn alle Wünsche der Schiffahrt erfüllen wird, so ist doch der Vorschlag der Bildung eines Verständigungs-Ausschusses durchaus zu begrüßen. Bei gutem Willen, dem Wohl des Ganzen zu dienen, wird sicherlich der Weg sich finden lassen, berechtigte Wünsche der Schiffahrt zu berücksichtigen und damit ein wichtiges Organ der deutschen Wirtschaft vor schwerem Siechtum zu bewahren.

Was heißt „Internationalisierung“ von Strömen?

Von Prof. Dr. Rich. Hennig-Düsseldorf.

Seit Jahresfrist schwebt ein Konflikt zwischen der rumänischen Regierung und der Europäischen Donaukommission bezüglich der Kompetenzen auf der Donaumündungsstrecke. Zweimal bereits hat sich der Völkerbundsrat mit der Angelegenheit befaßt und dabei, wie üblich, zugunsten der Großmächte, in diesem Fall der Donaukommission entschieden, obwohl die Schlußakte des Berliner Kongresses vom 13. Juli 1878, welche die Rechte der Donaukommission wenigstens in großen Zügen regelte, keinen Zweifel darüber aufkommen lassen kann, daß der Donaukommission Verfügungsrechte bezüglich der auszuführenden Arbeiten nur „in Uebereinstimmung mit den Uferstaaten zustehen“ (Art. 55). — Letzten Endes dreht sich der Konflikt, dessen Ende zur Stunde noch nicht zu übersehen ist, um die Abgrenzung der Rechte zwischen Uferstaat und Schiffahrtskommission überhaupt, d. h. aber letzten Endes um *Sinn und Wesen der Internationalisierung selbst*.

Bekanntlich sind im Versailler Art. 331 eine Reihe von deutschen Strömen „für international erklärt worden“, ohne daß eine Definition gegeben worden ist, was man darunter zu verstehen hat. Zeigt schon der Konflikt zwischen Rumänien und der Donaukommission über den schon vor 70 Jahren als ersten internationalisierten Fluß der See — Donau an, daß dem Begriff der Internationalisierung noch bedenkliche Rechtsunklarheiten innewohnen müssen, so ergibt eine genaue Nachprüfung des Sachverhalts, daß diese Unklarheiten noch sehr viel größer sind, als es auf den ersten Blick scheint.

Vor dem Kriege galten als „internationalisiert“ lediglich die untere Donau, der Kongo und dazu, als künstliche See-Wasserstraße, der Suezkanal. In keinem Staatsvertrage aber, der über diese drei Gewässer abgeschlossen ist, kommt das Wort Internationalisierung vor. Erst im Versailler Diktat tritt das Wort „internationalisiert“ zum allerersten Male in einem Staatsvertrage auf, und zwar, wie gesagt, ohne jede Erläuterung. — Wenn wir nun den Sachverhalt historisch-rechtlich prüfen, so ergibt sich allerdings das auffällige Resultat, daß *beim augenblicklichen Tatbestand eine leidlich befriedigende Lösung des Begriffes der Internationalisierung eines Gewässers ein vollkommenes Ding der Unmöglichkeit ist.*

Zunächst einmal muß festgestellt werden, daß schon die Verkündigung der Flaggenfreiheit auf einem schiffbaren Strom als Anfang einer Internationalisierung aufgefaßt werden könnte, zumal, wenn die „freie Schiffahrt“ ausdrücklich „den Fahrzeugen *aller* Nationen“ vorbehalten bleiben soll, wie es der Wiener Kongreß ja im Art. 109 grundsätzlich für *alle* schiffbaren Flüsse verkündet hat, die die Gebiete mehrerer Staaten trennen oder durchfließen („die Schiffahrt wird völlig frei sein und kann unter dem Gesichtspunkt des Handels niemandem verwehrt werden“). Andererseits ist nicht zu verkennen, daß *der Begriff der „freien Schiffahrt“ natürlich nicht einfach identisch mit dem Begriff der Internationalisierung sein kann*, und in der Tat hat der Sprachgebrauch schon vor dem Kriege einen scharfen Unterschied zwischen beiden Ausdrücken gemacht. Selbst das Vorhandensein einer internationalen Zentralkommission für die Schiffahrt ist unmöglich ein Kennzeichen für eine erfolgte Internationalisierung, denn etwa für die Elbe gibt es seit über 100 Jahren, für die obere Donau seit 70 Jahren zwischenstaatliche Kommissionen, und dennoch sind diese Ströme erst im Versailler Diktat „für international erklärt“ worden. Offenbar waren sie also vorher *nicht* international! — *Was heißt nun also „internationalisiert“?*

Wenn wir zur Klärung des Begriffes auf die einzelnen Original-Staatsverträge zurückgreifen, die eine Internationalisierung von Flüssen und Flußteilen in größerem oder kleinerem Umfang verkünden, so treffen wir auf eine fast *verwirrende Vielheit von Begriffsbestimmungen*. Gerade deshalb aber tut es not, die Widersprüche klarzustellen, so weit dies überhaupt möglich ist, um der unentbehrlichen Begriffsklärung und Bildung neuer völkerrechtlicher Normen vorzuarbeiten. Wenn eine endgültige einwandfreie Definition noch nicht möglich ist, so ist dies Schuld derjenigen, die in Versailles neue, vieldeutige Begriffe ohne jede Erläuterung ins Völkerrecht hineinkomponiert haben.

Die maßgeblichen Staatsverträge der älteren Zeit, die eine „Freiheit der Schiffahrt“ als ersten und schwächsten Grad der Internationalisierung von Flüssen verkünden, sehen kaum eine nennenswerte Einschränkung der Hoheitsrechte der Uferstaaten vor, geschweige denn eine Einengung ihrer Jurisdiktion oder ihrer sonstigen alleinigen Verfügungsrechte über die Stromläufe innerhalb ihrer Grenzen. Die dem Vertragspartner bezw. den Vertragspartnern zugestandene freie Schiffahrt stützt sich allenthalben auf den Grundsatz der Gegenseitigkeit und stellt daher eine Art von Handels-Vertrag dar, wie er schon in viel älterer Zeit hier und da üblich war. Es sei erinnert an den zwischen den Städten Stettin und Frankfurt a. O. geschlossenen Schiffahrtsvertrag vom Jahre 1311, wonach Frankfurter Schiffe das Recht erhielten, den ihnen bis dahin versperrten Stettiner Baum zu durchfahren, während umgekehrt Stettiner Schiffe, die

vorher verwehrte Erlaubnis empfingen, an Frankfurt vorbeizufahren und Salz bis nach Schlesien zu bringen. So wenig man derartige Rechte als Schmälerungen städtischer Hoheitsrechte ansprechen kann, so wenig enthalten die ersten Staatsverträge über Freiheit der Schiffahrt auf einigen Strömen eine Einengung von eigentlichen staatlichen Hoheitsrechten.

Folgende wesentlichsten Schiffahrtsvereinbarungen geben ein knappes Bild von der sich allmählich wandelnden Abgrenzung zwischen Hoheitsrechten und Internationalisierungsbestrebungen in den Jahrzehnten vor dem Weltkrieg:

a) Der Versailler Friede vom 3. September 1783 bringt lediglich eine Feststellung, daß der Mississippi „von der Quelle bis zum Ozean für immer frei und offen" sein soll, und zwar nur für die Angehörigen der Uferstaaten. Der ergänzende Londoner Vertrag vom 19. November 1794 gesteht im Art. III Briten, Nordamerikanern und Indianern das Recht der freien Passage „auf den Binnengewässern, in den Besitzungen und Territorien beider Kontrahenten auf dem amerikanischen Kontinent" (mit geringen Einschränkungen) zu, auch das Recht „Schiffahrt zu treiben auf allen Seen, Flüssen und Gewässern dieses Landes".

b) Der zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich geschlossene sogenannte „Octroi-Vertrag" vom 15. August 1804 trifft bezüglich des Rheins, der seit dem Frieden von Lunéville (9. Febr. 1801) überall von Basel bis Emmerich die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bildete, folgende Bestimmung in Art. II:

„Der Rhein wird ganz unter dem Gesichtspunkt der Schiffahrt und des Handels wie ein beiden Reichen gemeinsamer Strom betrachtet."

Diese Bestimmung, die also ähnlich, wie der vorhergehende Mississippi-Vertrag, die unbeschränkte Benutzung durch beide Uferstaaten zu Verkehrszwecken verbürgt, wird dann noch präzisiert durch die Wiederholung der im Lunéviller Frieden erstmalig in einem Staatsvertrag sich findenden Vereinbarung, daß die eigentliche Landesgrenze in der tiefsten Stromrinne, im „Talweg" des Flusses, liegen solle („Le Thalweg du Rhin forme, quant à la souverrainité, la limite entre la France et l'Allemangne"). Beschränkt bleibt die Schiffahrtsfreiheit noch durch den Umschlagszwang (Schiffswechsel) in Köln und Mainz, der im Art. III ausgesprochen ist.

c) Der erste Pariser Friede vom 30. Mai 1814 setzte im Art. IV für den Rhein fest:

„Die Schiffahrt auf dem Rhein wird frei sein von dem Punkte an, wo der Fluß schiffbar wird, bis zum Meer, sodaß sie niemand verboten werden darf".

d) Die Schlußakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815 enthielt allgemein gültige „réglements pour la navigation des rivières" und verkündet das Recht der freien Schiffahrt für alle Nationen auf Strömen, die mehrere Länder in schiffbarem Zustand durchfließen. Der Rhein, der in der Kongreßakte besonders genannt ist, wäre damit völkerrechtlich grundsätzlich gleichgestellt gewesen etwa der Schelde, der Rhone, dem Tajo, dem Mississippi, La Plata, Amur usw. Es wurde der Schiffahrtsverkehr international freigegeben, jedoch ohne Einschränkung der Hoheitsrechte der Uferstaaten. Die noch heutige gültige Mannheimer Schiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 kennzeichnet den geltenden Rechtszustand auf dem Rhein mit folgenden Worten:

„Die Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis an das offene Meer soll sowohl aufwärts als abwärts den Fahrzeugen aller Nationen zum Tranport von Waren und Personen gestattet sein." (Art. 1).

„Die Beschlüsse der Zentralkommission erlangen für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die betreffenden Regierungen dazu ihre Genehmigung gegeben haben". (Art. 46.)

das heißt also: Die Jurisdiktion der Uferstaaten hat den Vorrang vor den Beschlüssen der Zentralkommission.

e) Der Londoner Friede vom 19. April 1839 verkündete auch für die Schelde den Grundsatz der Schiffahrtsfreiheit, indem Art. 9 § 1 festsetzte, die Bestimmungen der Art. 108—117 des Wiener Kongresses sollten auf allen gemeinsamen holländisch-belgischen Flüssen und sonstigen schiffbaren Gewässern Anwendung finden. Wie wenig aber damals mit derartigen Bestimmungen irgend eine Beschränkung der Hoheitsrechte der Uferstaaten geplant war oder eingetreten ist, hat sich gerade auf der Schelde besonders deutlich gezeigt, denn Holland hat bekanntlich sowohl in der Frage der Vlissinger Befestigungen gegenüber England wie im langwierigen Wielingen-Konflikt mit Belgien seine Hoheitsrechte in der für den internationalen Verkehr freigegebenen Scheldemündung allzeit sehr energisch zu wahren gewußt.

f) Für die internationalisierte Donaustrecke bringt die letzte Vorkriegsvereinbarung des Berliner Kongresses vom 13. Juli 1878 im Art. 52 nur die Festlegung, daß „kein Kriegsschiff und keine Festung bis zum Eisernen Tor" gestattet sei. Im übrigen bedeutet auch die (hier zum ersten Male durchgeführte) Internationalisierung so wenig eine Entnationalisierung der betreffenden Stromstrecken, daß im Art. 55 der Europäischen Donaukommission ausdrücklich zur Pflicht gemacht wird, Arbeiten im internationalisierten Strom nur „in Uebereinstimmung mit den Uferstaaten" auszuführen. Es ist demnach unbegreiflich, wie die Sonderkommission des Völkerbundes 1925 die Jurisdiktion der Donaukommission für maßgeblicher als den Willen der Uferstaaten erklären konnte.

g) Die sogenannte Internationalisierung des Kongo verkündete 1885 nur den Grundsatz der Flaggenfreiheit und enthielt kein Wort von Entnationalisierung des Stromes.

h) Selbst das Suezkanal-Abkommen vom 29. Oktober 1888, das in Bezug auf Internationalisierung und Neutralisierung einer Binnenwasserstraße am weitesten geht, spricht nirgends von einer Entnationalisierung, vermeidet sogar, ebenso wie alle voraufgegangenen Staatsverträge den unklaren Wortbegriff „Internationalisierung" vollständig und schreibt lediglich vor:

„Der neue Suezkanal soll in Kriegs- und Friedenszeiten für alle Handels- und Kriegsschiffe, ohne Unterschied der Flagge, frei und offen sein. Die hohen Vertragsmächte kommen daher überein, gegen die freie Benutzung des Kanals in Kriegs- und Friedenszeiten nichts zu unternehmen. Der Kanal wird niemals der Ausübung des Blockaderechts unterworfen werden" (Art. 1). „Keinerlei Kriegsrecht, keinerlei Kriegshandlung und keine Handlung, welche die freie Schiffahrt auf dem Kanal einzuschränken bezweckt, darf im Kanal und seinen Zugangshäfen ausgeübt werden, selbst wenn die Türkei eine der kriegführenden Mächte sein sollte." (Art. 4).

Dieser kurze Ueberblick über die wichtigsten Verträge vor 1914, die Fortschritte auf dem Gebiet der „Freien Strom"-Grundsätze und der „internationalisierten" Binnenwasserwege gebracht haben, lehrt demnach, daß niemals eine Entnationalisierung der Schiffahrtsstraßen stattgefunden hat. Wenn also der inoffiziell schon vor dem Weltkrieg angewandte Begriff „Internationalisierte Wasserstraßen" überhaupt einen Sinn hatte, so bedeutete er doch niemals eine Internationalisierung in dem Sinne, daß das in Betracht kommende Schiffahrtsgebiet womöglich, wie auf dem Meere, nullius regio sein und den Ho-

heitsrechten der Uferstaaten mehr oder weniger entzogen sein sollte.

Einzig und allein der Europäischen Donaukommission sind so weitgehende politische Rechte verliehen, daß die gelegentlich (v. Holtzendorff: Handbuch des Völkerrechts) als ein eigener „Flußwasserstaat" oder als ein „Staat im Staate" (Engelhardt: Fleuves internationaux S. 107) angesprochen werden konnte. Bei allen sonstigen Schiffahrtszentralkommissionen kann von so weitgehenden Rechten in keiner Weise die Rede sein. Vielmehr sind mindestens vier grundverschiedene Haupttypen von Schiffahrtskommissionen internationaler Natur zu unterscheiden, deren Befugnisse und Art der Tätigkeit nicht im geringsten mit einander vergleichbar sind. Es sind dies:

1. Die Kommission mit fast unumschränkter Verwaltungs- und Jurisdiktionsbefugnis in allen Schiffahrtsfragen und in ununterbrochener ständiger Tätigkeit, deren Wille und Beschlüsse etwa gleichwertig neben den Forderungen der Uferstaaten stehen, ihnen in manchen Punkten sogar vorangeht, so daß ihr „die Eigenschaft einer völkerrechtlich juristischen Person" (Lederle: „Das Recht der internationalen Gewässer", S. 248) zusteht. Einziger Typus: Europäische Donaukommission.
2. Die Kommission mit beschränkter, nur auf gewisse Spezialaufgaben sich erstreckender Verwaltungs- und Jurisdiktionsbefugnis, deren Existenz eine Einengung, aber keine Aufhebung der Hoheitsrechte der Uferstaaten bedeutet, und deren Beschlüsse i. a. nur bei freiwilliger Zustimmung der Uferstaaten rechtskräftig werden können und die auch nur von Zeit zu Zeit zu „Beratungen" zusammentritt. Typus: Die Zentralkommission für die deutschen Ströme, wenn auch in wechselnden Spielarten.
3. Die Kommission, die nur durch freien Willen der Regierungen der Uferstaaten für besondere Zwecke gebildet ist und von den Instruktionen abhängt, was nicht hindert, daß sie in zwischenstaatlichen Streitfällen über Schiffahrtsfragen, aber auch über Gebrauch, Verteilung und Ablauf des Wassers in den Grenzbezirken als Schiedsgericht wirken kann und Verfügungsrecht genießt. Typus: Die „International Joint Commission", die für die vereinsstaatlichen-kanadischen Grenzgewässer auf Grund des Staatsvertrages vom 11. Januar 1909 gebildet worden ist, oder die „Technische Kommission", die gemäß Art. 293 des Friedensdiktats von St. Germain auf der Donau „im gemeinsamen Interesse der in den betreffenden Gebieten Hoheitsrecht genießenden Staaten" gebildet werden sollte.
4. Die Kommission, die nur zur Lösung einer bestimmt umrissenen Aufgabe vorübergehend gebildet wird, etwa zur Feststellung von Tarifen, Ausarbeitung einer Schiffahrtsakte, Ausführung von Stromverbesserungsarbeiten usw. Typus: Die Spanisch-portugiesische Douro-Kommission, die auf Grund des Lissabonner Staatsvertrages vom 31. August 1835, Art. 4, eingesetzt wurde.

In allen Fällen haben wir es mit „internationalen Kommissionen" zu tun. Aber wie verschieden ist ihr Wesen, wie verschieden die ihnen zustehende Befugnis und Macht! Wie wenig läßt sich aus diesen mannigfachen Gebilden eine einheitliche Definition herausschälen, was nun eigentlich das Wesen der „Internationalität" ausmacht!

Es läßt sich eine Einteilung der Kommission nach der Häufigkeit und Intensität vornehmen:

1. Die ständig wirkende Kommission, Typus: Europäische Donaukommission.
2. Die regelmäßig und periodisch auftretende Kommission, die etwa 1 oder 2 mal im Jahr zu Beratungen zusammentritt. Typus: Rheinkommission.
3. Die unregelmäßig und nur nach Bedarf zusammentretende Kommission. Typus: Die ehemalige Wasserkommission, die auf Grund des Art. 54 der Weserschiffahrtsakte vom 10. September 1823 eingerichtet wurde.
4. Die nur einmalig wirkende Kommission, deren Lebensdauer und Arbeitsbereich von vornherein eng begrenzt ist. Typus: Die ursprüngliche Europäische Donaukommission von 1856, die nur 2 Jahre bestehen und deren Aufgabe mit Schiffbarmachung des Sulina Arms beendet sein sollte.

Wie will man nun bei derartig verschiedenen Typen von internationalen Schiffahrtskommissionen generell bestimmen, welche Beziehungen zwischen Kommissionen und Uferstaaten bestehen, wo die territorialen Rechte aufhören und die Internationalisierung anfängt? Nur von Fall zu Fall lassen sich diese Fragen beantworten, und es erscheint grundsätzlich unlogisch, das Vorhandensein von internationalen Kommissionen zum Ausgangspunkt staatsrechtlicher Definitionen zu machen.

Eine kritische Prüfung ergibt die niederdrückende Erkenntnis, daß der in einem der wichtigsten internationalen Dokumente aller Zeiten an wichtigster Stelle gebrauchte Ausdruck des Art. 331 sich bisher jeglicher rechtlichen Begriffsbestimmung vollkommen entzieht. Ein durch und durch unklarer Begriff ist hier zum Ausgangspunkte höchst schwerwiegender staatsrechtlicher Neuerungen gemacht worden.

Sehen wir zu, welche Kennzeichen einer Internationalisierung von Strömen begrifflich denkbar sind — wir werden sehen, daß sie alle in eine logische und völkerrechtliche Sackgasse führen!

1. Die Flaggenfreiheit kann natürlich niemals gleichbedeutend mit der Internationalisierung sein — anderenfalls müßten etwa der Mississippi seit 1783, die Etsch seit 1801, die Schelde seit 1839, der Po seit 1849 „internationalisierte" Ströme sein, was noch niemand zu behaupten gewagt hat.
2. Das Bestehen einer Uferstaaten-Zentralkommission für die Schiffahrt kann ebensowenig ein Zeichen der Internationalisierung sein. Eine solche Zentralkommission bestand für den Rhein über 100 Jahre lang (1816—1918), ohne daß jemals der Rhein als internationalisierter Strom angesprochen worden wäre. Internationale Bedeutung heißt noch lange nicht Internationalisierung. Eine Zentralkommission bestand für die Elbeschiffahrt seit 1819, für die Donau oberhalb der internationalisierten Mündungsstrecke seit 1856, aber die Internationalisierung wurde über die Stromstrecken, für die die Zentralkommission zuständig war, erst 1919 durch den Versailler Art. 331 verhängt, so daß sie eben vorher noch nicht bestand.
3. Das Bestehen einer Schiffahrtszentralkommission, an der auch Nicht-Uferstaaten beteiligt sind, kann gleichfalls kein Prüfstein sein, ob ein Fluß internationalisiert ist. Zwar hat die Verkehrskonferenz von Barcelona 1921 dieses Kennzeichen als entscheidend hingestellt, denn in dem (bisher nicht zur Geltung gelangten Schlußprotokoll) der Konferenz vom 20. April 1921 werden im Art. 2a des Statuts über die Wasserwege von internationalem Interesse als internationalisiert bezeichnet:

   „die Schiffahrtswege, für die es eine internationale Kommission unter Beteiligung von Nicht-Uferstaaten gibt."

Aber auch diese Definition ist logisch und juristisch unhaltbar, denn der Kongo gilt seit 1885

als internationalisierter Strom, der Suezkanal seit 1888 als internationalisiertes Gewässer und die Memel ist 1919 für „international erklärt" worden, ohne daß bis auf den heutigen Tag internationale Kommissionen für diese Wasserstraßen gebildet worden sind. Andererseits ist die vorher nur aus den Uferstaaten gebildete Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1919 in eine solche verwandelt worden, an der auch Nicht-Uferstaaten beteiligt sind, aber die für die anderen deutschen Ströme in Art. 331 verhängte „Internationalisierung" ist im Versailler Diktat für den Rhein (anscheinend versehentlich) nicht ausgesprochen worden.

4. Das Vorhandensein von „internationalen Einflüssen" auf den Strom und seine Schiffahrt wird im neuesten Lehrbuch des Völkerrechts (v. Liszt-Fleischmann, „Das Völkerrecht", Berlin 1925) als das Kennzeichen der Wasserwege von internationaler Bedeutung hingestellt. Zum Wesen der Internationalisierung wird dort gesagt (S. 310):

„daß nicht der Strom eigentlich international ist (d. i. der nationalen Herrschaft entzogen), daß er vielmehr nur internationalen Einflüssen unterworfen ist".

Unter allen bisherigen Interpretationen des Begriffs Internationalisierung dürfte die vorliegende die verhältnismäßig am besten zutreffende, allerdings auch die farbloseste und vieldeutigste sein. Denn was heißt schließlich „internationale Einflüsse"? Bei jedem schiffbarem Strom, der mehr als ein Land durchfließt, haben zu allen Zeiten Einflüsse von mehreren Staaten, also internationale Einflüsse vorgelegen. Die Definition bedarf demnach zum mindesten einer Einschränkung und schärfsten Präzisierung, vielleicht zweckmäßig in der Form:

„daß er vielmehr staatsrechtlich anerkannten internationalen Einflüssen von Nicht-Uferstaaten oder deren Staatsangehörigen unterworfen ist.

Auch dann kommen wir noch keinesfalls zu einer einwandfreien Definition. Es sei nur nochmals auf die Memel verwiesen, die unzweifelhaft seit 1919 internationalisiert und deren Binnenschiffahrt dennoch bisher jeder Einwirkung von Nicht-Uferstaaten entzogen ist. Andererseits gibt es verschiedene Flüsse, auf denen recht weitgehende „Einflüsse" von Nicht-Uferstaaten bestehen, ohne daß sie jemals als internationalisiert angesprochen worden sind. Es sei erinnert an den Nil, den Tigris, den Jangtsekiang, den Paiho, auch den Amazonenstrom usw. Die versuchte Definition deckt sich also keineswegs ganz mit dem Begriff. Aber unter den obwaltenden Umständen wird eine bessere und zutreffendere Interpretation überhaupt nicht gegeben werden können. Die Unvollkommenheit liegt nicht in der Definition, sondern im Begriff „Internationalisierung" selbst, der fließend ist und sich jeder einheitlichen Fixierung entzieht. Als charakteristisches Beispiel sei der Rhein genannt; der internationale Einfluß auf dem „konventionellen Rhein" ist seit 1815 unbestritten, besteht sogar seit 1804 (Octroivertrag). Wie wenig aber die Wiener Vereinbarungen von 1815 eine politische „Internationalisierung" des Rheins im Auge gehabt haben, die man jetzt nachträglich hineininterpretieren will, geht am klarsten aus der im Geiste des Wiener Kongresses vereinbarten 1. Rheinschiffahrtsakte von 1831 hervor, die im Art. 94 ausdrücklich feststellt,[1]) es seien

„die Mitglieder der Zentralkommission nur Agenten der Uferstaaten, welche sich über deren (!) gemeinsame Interessen vereinbaren sollen",

und die Zentralkommission habe zudem kein Recht, Gesetze und Verordnungen zu erlassen, vielmehr könnten ihre Beschlüsse erst Rechtskraft erlangen, wenn sie von den Regierungen der Uferstaaten genehmigt seien (ähnlich Art. 46 der noch heut gültigen Rheinschiffahrtsakte von 1868)! Sieht so eine „Internationalisierung" im Sinne einer Ausschaltung der Hoheitsrechte einzelner Staaten aus?

Eine einwandfreie Definition wird erst von künftigen internationalen Vereinbarungen erhofft werden können. Die Quelle der bisherigen unvermeidlichen Unklarheit liegt lediglich in dem Messen mit zweierlei Maß gegenüber den Ententestaaten und ihren Gegnern im Kriege darin, daß, wie es in dem v. Liszt-Fleischmann'schen Werke heißt, „in einer einseitig Deutschland belastenden Weise die Staatsgewalt des Uferstaates ungleich stärker ausgeschaltet ist als dies zuvor internationalen Rechtes war" (S. 310). Jeder Versuch, einen solchen ungerechten Zustand einseitiger Begünstigungen und Benachteiligungen auf die Höhen eines allgemein anerkannten Völkerrechts zu erheben, muß zu einem begrifflichen Eiertanz führen, wie es die 1921er Verhandlungen in Barcelona gezeigt haben.

Die hoffnungslose Verworrenheit der augenblicklichen internationalen Rechtslage, wie sie vor allem durch die übereilten und an mangelnder Logik und Klarheit leidenden Bestimmungen des Versailler Vertrages verschuldet worden ist, ist wohl am klarsten auseinandergesetzt in einer völkerrechtlichen Sonderstudie Lederle's (Reg.-Rat Dr. Lederle: „Das Recht der internationalen Gewässer unter besonderer Berücksichtigung Europas". Mannheim, Berlin, Leipzig 1920), die die bisher gründlichste und beste Bearbeitung der maßlos schwierigen Materie vom völkerrechtlichen Standpunkt darstellt. Folgende Stichworte aus Lederle's scharfsinnigen Darlegungen scheinen von besonderer Wichtigkeit und Treffsicherheit zu sein:

„Der Versailler Vertrag geht an einzelnen Stellen von dem Prinzip der rechtlichen Einheit eines Flußgebietes aus, ohne es jedoch konsequent durchzuführen (S. 7). — Die Sonderinteressen einzelner Mächte haben (in Versailles) eine großzügige Behandlung der Materie verhindert, so daß ihre Regelung auch heute noch Stückwerk ist (S. 95). — Den internationalen Flüssen kommt grundsätzlich keine andere rechtliche Stellung zu als den übrigen dem internationalen Verkehr dienenden Binnenwegen, den Eisenbahnen und Straßen (S. 97). — Die Bevollmächtigten (in der Rhein-Kommission vor 1914) gelten aber nur als Agenten der einzelnen Staaten; ihre Beschlüsse erlangen daher erst Rechtskraft, wenn die Rheinuferstaaten ihre Genehmigung erteilt haben. Ausnahmen gelten für die richterliche und disziplinäre Tätigkeit der Kommission, hier entscheidet sie souverän und endgültig (S. 238). — Bei dem Rheine haben wir (vor 1914) eine fortschreitende Verminderung des Einflusses der Zentralkommission auf die Administrativorgane und den Uebergang der letzteren auf die Uferstaaten beobachtet; umgekehrt ging die Entwicklung bei der Donau (S. 243). — Die (in Versailles geschaffenen) Kommissionen sind lediglich Interessenvertretung der in ihnen vertretenen Staaten. Die rechtliche Natur dieser Kommissionen bleibt in Anbetracht der Unvollständigkeit der auf sie bezüglichen Normen zweifelhaft (S. 247). — Die Schiffahrtskommissionen des Versailler Vertrages besitzen nicht den Charakter völkerrechtlicher Rechtssubjekte (S. 249)."

Die Unklarheit der Materie ist also und bleibt bis auf weiteres groß. Immerhin möchte ich glauben, daß die neue Donau-Schiffahrtsakte vom 23. Juli 1921 eine leidlich brauchbare, von der Kriegspsychose ziemlich freie Abgrenzung der Rechte zwischen Uferstaaten und Internationaler Kommission geschaffen hat. Grundsätzlich ist das Ho-

[1]) In Uebereinstimmung mit dem Art. 17 der grundlegenden, im Rahmen des Wiener Kongresses getroffenen Vereinbarung über die Rheinschiffahrt vom 24. März 1815, der die gleiche, gar nicht mißzuverstehende Bestimmung enthält, die Mitglieder der Zentralkommission (die gemäß Art. 10 nichts ist als ein „Organ der Verständigung zwischen den Uferstaaten in allen Schiffahrtsfragen") seien „anzusehen als Agenten der Uferstaaten, die beauftragt sind, sich über die gemeinsamen Interessen zu verständigen. Ihre Entscheidungen sind für die Uferstaaten nur verbindlich, soweit deren Delegierte zugestimmt haben (!)".

heitsrecht der Uferstaaten auf den internationalisierten Strecken der Donau und ihrer Nebenflüsse anerkannt, denn es ist einmal davon die Rede, die Uferarbeiten könnten eilige Arbeiten im Strom „innerhalb ihrer Landesgrenzen" auch ohne Genehmigung der Kommission ausführen lassen (Art. 13) und die Kommission könne Stromarbeiten der Uferstaaten nur untersagen, wenn sie die Schiffbarkeit beeinträchtigen (Art. 14). Im Artikel 24 heißt es sogar bezüglich der von der Kommission zu entwerfenden Schiffahrts- und Strompolizeiverordnung:

„Jeder Staat wird diese Verordnung im Wege der Gesetzgebung oder Verwaltung auf seinem eigenen Gebiete in Kraft setzen",

womit wohl die Gebietshoheit auf internationalisierten Strömen so unverkennbar ausgesprochen ist, daß eine Deutung des Begriffes Strom-Internationalisierung im Sinne von Entnationalisierung heute überhaupt nicht mehr möglich sein sollte.

Für den Rhein liegt übrigens bereits eine ähnliche höchst gewichtige staatsrechtliche Anerkennung vor, denn Holland hat in dem Vertragsabkommen von Paris, das es mit den führenden Ententestaaten am 29. März 1923 abschloß, gegenüber den Majoritätsbeschlüssen der Straßburger Zentralkommission den meines Erachtens entscheidenden Vorbehalt durchgesetzt:

„Kein Staat ist verpflichtet (Aucun Etat n' est tenu) die Ausführung solcher Beschlüsse in die Wege zu leiten, denen er seine Zustimmung verweigert".

Es beginnt sich also immerhin eine Klärung der verworrenen Rechtslage anzubahnen. Undurchsichtig genug bleibt der ganze Fragenkomplex vorläufig dennoch.

Ich möchte der Meinung Ausdruck verleihen, daß die Hauptschuld an der zeitweiligen weitgehenden Verwirrung der Begriffe der Umstand zu sein scheint:

Daß man bisher grundsätzlich nicht klar unterschieden hat zwischen politischer und wirtschaftlicher Internationalisierung!

Die Vorkriegsverträge haben, mit Ausnahme der Donau-Abkommen, immer nur wirtschaftliche Ziele im Auge gehabt und haben an politische Fragen, wie Hoheitsrechte nicht gerührt. In Versailles hat man politische und wirtschaftliche Fragen in den Schiffahrtsabkommen in einer fast unentwirrbaren Weise miteinander verknotet, z. T. wohl absichtlich unklar und vieldeutig gestaltet. Auch in Barcelona hat man leider keinen Schritt vorwärts getan, um Politik und Wirtschaft wieder scharf zu trennen. Man wird gut tun, zwischen „wirtschaftlich-internationalen" und „politisch-internationalisierten" Gewässern zu unterscheiden. Wir werden aus dem jetzigen Zustand, wo es noch vollkommen unmöglich ist, den Begriff der Strom-Internationalisierung eindeutig und unangreifbar zu definieren, nur herauskommen, wenn neue internationale Abkommen nach dem Grundsatz unbedingter Gleichheit aller Nationen neue Definitionen ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten schaffen, denn jeder Versuch, eine politische Internationalisierung durchzusetzen, führt heute nur zu politischen Machtkämpfen, zu Mißbrauch und Vergewaltigung der Schwachen und ist zumindest für das 20. Jahrhundert verfrüht!

Vielmehr hat rechtlich nach wie vor der Art. 46 der Mannheimer Akte seine Gültigkeit, wonach Beschlüsse der Zentralkommission erst gültig werden, wenn die Regierungen der Uferstaaten sie gebilligt haben und der Art. 116 der Wiener Kongreßakte, der jede Aenderung gültiger Schiffahrtsakten von der „einmütigen Zustimmung aller Uferstaaten" abhängig macht. Deutschlands Hoheitsrecht in dieser Hinsicht ist lediglich dahin begrenzt worden, daß es der von der neuen Zentralkommission zu entwerfenden, neuen Rheinschiffahrtsakte zuzustimmen gezwungen ist (Art. 354), auf die Wasserkraft des badisch-elsässischen Oberrheins verzichten muß (Art. 358) und keine Arbeiten im Rhein zwischen Mannheim und Basel ohne Erlaubnis der Zentralkommission ausführen darf (Art. 359/60).

Um so sorgfältiger muß Deutschland darauf achten, daß die bisher unterbliebene Internationalisierung des Rheins nicht auf dem Wege über eine neue Rheinschiffahrtsakte unter weiterer Einschränkung der deutschen Hoheitsrechte doch noch Wirklichkeit wird. Deshalb darf Deutschland keinesfalls den Wasserstraßenteil des Barcelona-Abkommens ratifizieren, weil es sonst anerkennen würde, daß der Rhein, für den eine Zentralkommission unter Beteiligung von Nicht-Uferstaaten besteht, ein bereits internationalisierter Strom ist. Andererseits muß auch peinlichst darauf geachtet werden, daß nicht die neue Rheinschiffahrtsakte, an der zur Zeit in Straßburg gearbeitet wird, Bestimmungen enthält, wie sie die neue Elbakte vom 22. Februar 1922 leider ohne Not aufweist, etwa in den Art. 37/38, wonach sogar die Schiffahrtspolizeiverordnungen der Uferstaaten erst der Genehmigung der Zentralkommission bedürfen und von ihr redigiert werden können, bevor sie Rechtskraft erlangen. In keiner Weise kann bisher auf dem Rhein die Jurisdiktion der Rhein-Zentralkommission — von den erwähnten paar Sonderfällen abgesehen — einen Vorrang vor der Jurisdiktion der deutschen Regierung verlangen. Ein derartiger Anspruch wird zwar von der Kommission sicher erhoben werden, aber ihm fehlt jede gesetzliche Grundlage, wie die obigen Ausführungen hinreichend deutlich gezeigt haben dürften. Rechtsgültig ist vielmehr nach wie vor, mit geringen Einschränkungen, die Mannheimer Schiffahrtsakte und jener hochbedeutsame Art. 116 des Wiener Kongresses, der da besagt:

„Die einmal getroffene Regelung kann nur mit einmütiger Zustimmung aller Uferstaaten geändert werden".

Das Ergebnis dieser Untersuchung lehrt also, daß der Begriff „Internationalisierung" sich bisher jeder staatsrechtlichen Festlegung vollständig entzieht. Inoffiziell hat man im Laufe der Zeit mit dem Worte sehr verschiedene Vorstellungen verbunden, die sich ganz und gar nicht auf einen einheitlichen Nenner bringen lassen. Der einzige Versuch aber, das Wesen des internationalen Stromes zu erfassen, die Barceloner Definition, ist sachlich zweifellos unrichtig, da sie de facto internationalisierte Wasserstraßen, wie Kongo, Memel und Suezkanal, nicht miterfaßt, andererseits auch nicht paßt auf den Rhein, der zwar eine Zentralkommission unter Beteiligung von Nicht-Uferstaaten aufweist, für den aber kein Staatsvertrag bisher auch nur eine teilweise Entnationalisierung ausgesprochen hat. Vielmehr gilt der Art. 46 der Mannheimer Akte restlos auch für die neue Straßburger Rheinkommission, die lediglich als eine Erweiterung der von 1816 bis 1918 bestehenden alten Rheinkommission aufzufassen ist, deren Rechte gegenüber den Uferstaaten bisher jedoch durch keinen Staatsvertrag grundsätzlich vermehrt worden sind (abgesehen von den geringen Sonderrechten, die ihr durch die Versailler Art. 359/360 eingeräumt sind). Deutschland ist durch Art. 354 lediglich verpflichtet, die in Straßburg zu schaffende, neue Rheinschiffahrtsakte als verbindlich anzuerkennen, aber eine Minderung seiner Hoheitsrechte auf dem Rhein ist um so weniger zu befürchten, als diese für alle Uferstaaten gleichzeitig ausgesprochen werden müßte und daher ohne „einmütige Zustimmung aller Uferstaaten" niemals Gesetz werden kann.

Glanzleistungen des nordamerikanischen Verkehrswesens

Von Prof. Dr. Ernst Schultze, Direktor des Weltwirtschafts-Instituts der Handelshochschule Leipzig.

Der märchenhafte Aufstieg der Vereinigten Staaten als Wirtschaftsmacht beruht auf drei Hauptursachen: auf dem gewaltigen Reichtum bisher noch gar nicht benutzter Bodenschätze, die in diesem weitgedehnten, ganz Europa an Flächengröße ungefähr gleichkommenden Land den Weißen in die Hände fielen; auf wiederholten überraschenden Glückszufällen, die der nordamerikanischen Union Geld in ungeahnter Fülle in den Schoß schütteten, wie namentlich im Weltkrieg der Jahre 1914—1918; und endlich in dem allgemeinen technischen Vorwärtsstreben, das sich grundsätzlich der neuesten Methoden bedient und niemals mit dem Erreichten zufrieden ist.

Was Technik und Wissenschaft für die Steigerung des Wirkungsgrades der menschlichen Arbeit in Landwirtschaft und Industrie, Verkehrswesen und anderen Gebieten ersinnen konnten, in Nordamerika wurde es sofort in die Tat umgesetzt. Nichts erscheint dort genug. Ständig hält man Ausschau nach Neuerungen und wirft das Frühere zum alten Eisen. Beseelt von dem energischen Wunsch, der ganzen Welt in den Arbeitsmethoden voraus zu sein, hat man in der Tat für viele Tätigkeitsgebiete Glanzleistungen erzielt, die anderen Völkern zum Sporn wurden.

Vor allem geschah dies durch die grundsätzliche Befolgung des Prinzips der Zweckmäßigkeit. Nicht danach wurde zunächst gefragt, wie hoch sich die Kosten einer Arbeitsmethode stellten, als, welche Leistungen man damit erzielen könne.

Dieser Grundsatz der Zweckmäßigkeit hat auch im nordamerikanischen Verkehrswesen wahre Triumphe gefeiert; in der Schiffahrt nicht minder als im Eisenbahnwesen, während freilich der Straßenbau bis fast zur Gegenwart verkrüppelt blieb.

Der hohe Wirkungsgrad des nordamerikanischen Verkehrswesens beruhte auf ähnlichen Ursachen wie die Steigerung der landwirtschaftlichen und industriellen Produktivität: nur daß noch ein weiteres hinzutrat: der Grundsatz, die Transportgefäße so umfangreich wie möglich zu gestalten. Seit mehr als einem Menschenalter hat man in den USA das Verkehrswesen ganz auf die Massenhaftigkeit eingestellt und dadurch wiederholt Verbilligungen erzielt, die nordamerikanische Waren — auch Massengüter — bis in das Herz europäischer Länder trugen.

Vor dem Bürgerkriege herrschte dieser Grundsatz noch nicht, oder war doch noch nicht ausgeprägt. Wenn die USA-Schiffahrt es damals mit der englischen erfolgreich aufnahm und (um die Mitte des Jahrhunderts) die nordamerikanischen Clipper den britischen den Rang abliefen, so war dies in der größeren Billigkeit des Rohstoffes (Holz), vor allem aber in dem schlankeren und kühneren Bau der Schiffskörper begründet, nicht aber in einer Ueberlegenheit der Schiffsgrößen. Erst seit den 70er Jahren wurde die Vergrößerung der Transportgefäße zum Grundsatz der nordamerikanischen Transporttechnik. In der überseeischen Schiffahrt trat dies freilich nicht hervor, weil die Handelsflotte der Vereinigten Staaten ihre Kraft verlor; nicht etwa erst infolge des Bürgerkrieges, wie man häufig annimmt. Vielmehr war sie im internationalen Wettbewerb infolge der überhohen Löhne der amerikanischen Mannschaften nicht mehr wettbewerbsfähig. Auch mußte der amerikanische Schiffbau in demselben Augenblick dem englischen erliegen, als sich aus technischen Gründen der Uebergang vom Holzschiffbau zur Herstellung eiserner und stählener Schiffsgefäße vollzog. Besaßen doch die Vereinigten Staaten damals (Ende der 50er Jahre) noch keine Stahl- und Eisenindustrie, die dem eigenen Bedarf hätte Genüge tun können. Erst gegen Ende des Jahrhunderts wurde dieser Stand erreicht. Da aber hatte man anderes zu tun, als sich um den Schiffbau zu kümmern; und wenn auch der Wunsch, die eigene Handelsflotte wieder achtunggebietend empörzubringen, niemals einschlief, so warf die Nation ihre ganze Kraft dafür doch erst in dem Weltkriege des 20. Jahrhunderts in die Wagschale.

Anders lagen die Dinge in der Binnenschiffahrt. Sie war durch protektionistische Gesetze den USA-Bürgern vorbehalten, ausländischer Wettbewerb blieb ausgeschlossen. Im Binnenschiffbau ist die amerikanische Technik sehr bald zu einer vollkommenen Durchgestaltung nach Grundsätzen der Zweckmäßigkeit fortgeschritten. Nicht auf die Missisippidampfer sei hier hingedeutet — ihre große Zeit ist längst vorüber. Seit man den „Vater der Ströme" versanden ließ, weil man in den Eisenbahnen das vollkommenere Beförderungsmittel sah, hat die Stromschiffahrt nur etwa noch auf dem Hudson Bedeutung gehabt. Auf den Großen Seen aber, dieser Großschiffahrtsstraße des nordöstlichen Binnenlandes, die man beim besten Willen nicht versanden lassen konnte, ist der Grundsatz der Zweckmäßigkeit in bewundernswerter Weise durchgeführt worden. Die Entwicklung des Massengüterverkehrs auf den Großen Seen während des letzten Menschenalters stellt alles in den Schatten, was an Fortschritten der Transporttechnik (nicht an solchen der Navigation) während dieser Zeit in anderen Ländern erzielt wurde.

Schon in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts konnte Roheisen aus den U. S. A. massenweise nach Europa ausgeführt werden, und zwar größtenteils aus Arkansas und dem Mississippital. „Dort fällt das Eisen sozusagen von den Hochöfen in die Schiffe und gelangt fast ohne Frachtkosten, indem es als Ballast in den Baumwollschiffen mitgenommen wird, nach Europa."[1])

Die Amerikaner haben den Markt nicht nur durch die Verbilligung ihrer Massenerzeugung erobert; ebenso wichtig war die überlegene Billigkeit ihrer Massenverfrachtung. In den Hochöfen Ohios und Alabamas kostet die Beförderung der Erze und Zuschlagerze zu den Kohlen so gut wie nichts, weil sie im Boden nebeneinander lagern. An anderen Stellen mußte man die Erze erst zur Kohle bringen oder umgekehrt. Sobald der Stahltrust aus einer Untersuchung der Produktionskosten der einzelnen ihm angeschlossenen Werke ersehen hatte, daß die Beförderung einen nicht unbeträchtlichen Teil der Gesamtproduktionskosten ausmachte, daß zudem manche der älteren Werke im Raum beengt waren oder die neuen Produktionseinrichtungen je nach der Zeit, da sie entstanden waren, räumlich an den Gesamtbetrieb angeschlossen hatten, während eine zweckmäßige Raumanordnung Transportkosten innerhalb der Werkanlagen ersparen mußte — legte er eine Anzahl der älteren Eisen- und Stahlwerke still und übertrug statt dessen ihre Produktion der neuen Stahlstadt Gary, die er an günstigster Stelle an der Südwestecke des Oberen Sees mitten in der Einöde aus dem Boden hervorstampfte, nicht zum wenigsten, weil die Verkehrslage hier gestattet, Erze und Kohlen in riesigen Schiffsgefäßen über die Großen Seen zueinander zu bringen und ebenso die Endprodukte in umfangreichen Transportgefäßen zu befördern.[2])

---

[1]) Dehn, Weltwirtschaftliche Neubildungen, S. 235 f.

[2]) Siehe meinen Aufsatz über die Stahlstadt Gary in Schmollers Jahrbuch 1910, S. 91—116.

Schon 1906, bevor man den Betrieb in der neuen Stahlstadt begann, vergrößerte der Stahltrust seine Dampferflotte auf den Großen Seen. Die Neubauten erhielten ein mehrfach größeres Ladegewicht als die alten Dampfer. Zunächst wurden 4 große neue Frachtdampfer von je 10 000 t Ladegewicht in Dienst gestellt (viele Ozeanfrachtdampfer faßten damals nur 3 000—5 000 t Ladegewicht). 7 andere Dampfer ließ der Trust auf den Werften in Buffalo auseinanderschneiden und in der Mitte je ein neues Rumpfstück von 22 m Länge einfügen, um den Tonnengehalt zu vergrößern.

Die Ladevorrichtungen der amerikanischen Häfen sind vielfach zu größter Vollkommenheit ausgebildet. Beispielsweise können in dem Hafen von Milwaukee täglich 110 000 t Kohle entladen werden. Die Kohlendampfer, die dort anlegen, haben eine geradezu unwahrscheinliche Gestalt von riesiger Länge (bis 200 m), fassen sie je 12 000—13 000 t Kohlen. Diese gewaltige Ladung kann innerhalb 24 Stunden gelöscht werden. Das geschieht mit Hilfe von Stahltürmen, die über 30 m hoch sind. Alles geht auf mechanischem Wege vor sich. Die menschliche Arbeit ist auf ein Mindestmaß beschränkt.

Schon beinahe ein Menschenalter zuvor hatte die Weizenbeförderung von den westlichen Hafenstädten der Großen Seen durch den St. Lorenz-Fluß nach Westeuropa nicht nur zur Ausweitung der Schiffsgrößen geführt, sondern auch zur Ausgestaltung besonderer Schiffstypen, um den Weizen als Massenfracht in Behälter von bis dahin unbekannter Größe einschütten zu können, Arbeitskraft also zu ersparen. Dieser Grundsatz der losen Schüttung führte zur Ausbildung der sogenannten Walfisch-Rückendampfer (Whaleback Steamers).

Ueberhaupt konnten auf den Großen Seen die Schiffskörper stärker vergrößert werden als auf den Flüssen, wo die Fahrrinnen dem Tiefgang alsbald eine Grenze setzten. Während daher das Wachsen der Schiffsgrößen auf dem Mississippi und den meisten anderen Strömen mit Rücksicht auf deren geringes Gefälle, das mit unbedeutender Fahrtiefe Hand in Hand geht, nur in beschränktem Maße möglich war, und dann nur dadurch, daß man die Schiffskörper statt nach unten nach oben ausdehnte, also über einen sehr flachen Kiel einen übergreifenden Oberbau setzte, brauchte man sich für die Fahrzeuge auf den Großen Seen keine Beschränkungen aufzuerlegen. Sind diese 5 Binnenseen doch (bei einem Flächenraum ungefähr von der halben Größe des Deutschen Reiches) von erheblicher Tiefe.

Nur die Wasserverbindungen zwischen den Seen konnten dem Tiefgang Schranken setzen. Einen breiten Uebergang besitzt lediglich der Michigan- zu dem Huronsee, während alle anderen nur durch schmale Wasserläufe zusammenhängen. Namentlich bedurfte der enge Weg zwischen dem Oberen und Huronsee, der über die Stromschnellen von St. Marie (Sault Ste. Marie) führt, des Eingreifens der Wasserbautechnik, um das Durchführen wachsender Schiffsgrößen zu gestatten. Hier griff daher frühzeitig der Staat als Wasserbauer ein, um der natürlichen Wasserstraße der Großen Seen dauernd die höchste Nutzbarkeit zu sichern. Sault Ste. Marie (abgekürzt Soo) war 1853 nur 4 m tief, wurde aber 1881 auf 5 und 1897 sogar auf 8,5 m vertieft. Zu beiden Seiten des Kanals errichtete man Stahltürme, von denen aus Dampfschaufeln in die Rinne hinabfuhren, um sie tief auszubaggern. Wo man auf Felsboden stieß, wurden Reihen von Bohrlöchern zwei Mann tief hinabgetrieben — dann sprengte man die ganze Kanalbreite in einem Zuge.

So wurde ein Großschiffahrtsweg gewonnen, wie ihn kein zweites Land aufzuweisen hat. Die Schiffahrt konnte hier für die Beförderung von Massengütern die Eisenbahn gänzlich aus dem Felde schlagen, zumal da der Staat sich seine Wasserbauarbeiten nicht bezahlen, sondern die Binnenschiffahrt von Abgaben frei ließ. Die Kosten für die t/Meile stellten sich daher bei Benutzung des Kanals bald nur noch auf den vierten Teil derer auf der Eisenbahn. Die Transportleistung aber wuchs zwischen 1891 und 1900 in Milliarden t/Meilen:

	St. Mary-Kanal	N. Y.-Chicago-Bahn	Lake-Shore-Bahn
1891	7	1	2,1
1900	21	1,2	3,6

Durch die Vertiefung der Wasserlinien und durch den Bau spezialisierter Schiffskörper von besonderer Größe gelang es den Amerikanern, auf den Großen Seen einen größeren Güterverkehr zu bewältigen, als ihn selbst die allergrößten Welthäfen verzeichnen.

Im Soo-Kanal und im Detroit- und St. Clair-Flusse, zwischen Huron- und Eriesee, die ebenfalls durch Schleusenbauten der Großschiffahrt angepaßt wurden, entwickelte sich ein stärkerer Verkehr als im Suezkanal oder in den Häfen von Liverpool, London und Hamburg, wobei freilich nicht zu vergessen ist, daß letztere vor allem der Ueberseefahrt dienen, während die Großen Seen nur verhältnismäßig kurze Binnenfahrten bieten. Vor allem gehen auf ihnen Massengüter in gewaltigen, für diesen besonderen Zweck gebauten Schiffskörpern nach Osten (zumal Eisenerz, Mehl und Getreide) oder Westen (hauptsächlich Kohle). Beispielsweise wuchs der Erztransport in Riesensprüngen:

1880 betrug er	677 000 t
1895 „ „	8 000 000 t
1907 „ „	41 500 000 t

Insgesamt bezifferte sich der Schiffsverkehr aller Häfen der Großen Seen in Ankunft und Abfahrt 1911 auf rund je 78 000 Schiffe mit 103,6 Millionen t.

In weniger als einem Menschenalter ist die Kette der Großen Seen nicht nur zu der wichtigsten Verkehrsstraße Nordamerikas geworden, sondern zu der belebtesten Verkehrsstraße der ganzen Welt. Was allein an Eisenerz durch den Sookanal geht, übertrifft an Raum, freilich nicht an Wert, den Schiffsverkehr durch den Suezkanal um das Drei- bis Vierfache. An den beiden Stellen, an denen sich der Verkehr auf den Großen Seen eng zusammenschnürt — im Norden, wo die drei westlichen Seen sich verengen und zusammentreffen und am Südende des Huronsees, wo er mit dem Eriesee durch den Detroit- und St. Clair-Fluß in Verbindung steht —, sieht man von April bis Dezember Tag und Nacht eine ununterbrochene Kette von Schiffen vorüberziehen; große Frachtdampfer, viele von mehr als 10 000 t, schlankgebaute Personendampfer mit messerscharfem Bug, lange Reihen von Schonern ohne Segel, die von einem Schleppdampfer dem offenen Fahrwasser zugeführt werden. Jedes dieser Schiffe sucht die anderen zu überholen, alles wimmelt von Bewegung, und wohl nirgends in der Welt sieht man so viele große Schiffe beieinander.

Vielen von ihnen steht ihr Beruf an der Stirn geschrieben. In der Form einer Zigarre oder mit einem Walfischrücken, zeigen die großen Massenfrachtdampfer einen gewaltigen, langgestreckten Schiffskörper, mit dem Ruderhäuschen ganz vorn und dem Schornstein ganz hinten, während bei weitem der größte Teil des Verdecks eine glatte Fläche bildet, nur von gleichartigen Querbalken durchzogen, zwischen denen das Deck den Schiffsraum verschließt. Im Hafen angelangt, öffnet sich das Deck, nur die Querbalken bleiben, und gewaltige Greifer entlöschen die Fracht. Das gesamte Schiffsinnere bildet, das sieht man schon von außen, einen einzigen Riesenraum, ohne jede Scheidewand. Alles ist auf die Bedürfnisse der Massenbeförderung zugeschnitten, denen der vorhandene Schiffsraum trotzdem seit langem kaum genügen kann.

Die Eisenbahn kann sich so riesiger Transportgefäße nicht bedienen; ihre Wagen können weder in der Längs- noch in der Querrichtung beliebig vergrößert werden, während der Ausweitung der Schiffskörper eine Grenze nur in der Höhe gezogen ist, da ein bestimmter Tiefgang nicht überschritten

werden darf. Freilich hat man in Nordamerika das Menschenmögliche getan, um die Fahrrinnen der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen zu vertiefen, mochte auch das Hunderte von Millionen kosten. In der Breite und in der Länge jedoch braucht man die Schiffskörper auch bei weniger tiefen Fahrrinnen kaum zu beschränken, während die Eisenbahnwagen über sehr viel bescheidenere Maße nicht hinwegkommen, weil die Spurweite nun einmal gegeben ist und die Transportgefäße schon bei verhältnismäßig geringer Verlängerung der Wagen nur mit Hilfe des Einbaus kostspieliger Drehgestelle und Achsen überwunden werden können. Jedes große Binnenschiff faßt den Raumgehalt Dutzender von Frachtwagen.

In der Ausweitung der Frachtwagen sind nun die Amerikaner ebenfalls viel weiter gegangen als die europäischen Eisenbahnverwaltungen. In den U. S. A. findet man Güterwagen von einer Tragfähigkeit bis zu 50 t. Es wird dadurch an rollenden Wagen, infolgedessen an Raum und Menschenkraft, aber auch an Zugkraft gespart, da das tote Gewicht im Verhältnisse zur Ladung bei so großen Wagen geringer ist. Zur Begleitung von 10 Güterwagen zu 50 t braucht man weniger Schaffner als für 70 Wagen zu 7 t, und die letzteren nehmen so viel mehr Raum in Anspruch, daß bei steigendem Frachtverkehr die Erweiterung der Gleisanlagen, der Rangierräume, der Bahnhöfe usw. bedeutend größere Anforderungen stellt.

Ersparnisse auf der ganzen Linie werden also durch die Ausweitung der Transporträume auch im Eisenbahnverkehr herbeigeführt. Kein Wunder daher, daß die Massenbeförderung, besonders auf längeren Strecken, in den U. S. A. billiger ist als in Europa. 1000 kg Weizen von Chicago nach New York zu verfrachten kostete zu Beginn des 20. Jahrhunderts 17,92 M., während die Beförderung derselben Getreidemenge von Bromberg nach dem Ruhrgebiet sich auf 38 M. stellte, obwohl die Entfernung nur halb so groß (825 gegen 1 540 km) ist; in den Vereinigten Staaten war der Beförderungspreis also viermal geringer.

Das Gesamt-Ladegewicht der Frachtwagen in den U. S. A. wuchs zwischen 1902 und 1910 beinahe doppelt so schnell und weiter bis 1919 mehr als doppelt so schnell wie ihre Zahl. Die Ziffern lauten:[3])

Im Jahre	Anzahl der Personenwagen	Anzahl der Frachtwagen	Ladegewicht der Frachtwagen in t	Durschnitts ladegewich der Frachtwagen in t
1902	36 987	1 546 101	43 416 977	28
1910	45 953	2 091 491	73 303 911	35
1919	65 184	2 368 775		40,6
		Zunahme:		
1902—1910	24,2%	35,2%	68,8%	25,0%
1902—1919	48,6%	53,3%	121,2%	46,8%

Von den 2 368 775 Frachtwagen, die am 31. Dezember 1919 gezählt wurden, waren

1 100 866	geschlossene oder Gefrierwagen mit einem Gesamtladegewicht von . .	40 019 668 t
942 495	Kohlenwagen mit	44 382 965 t
117 621	offene Wagen mit	4 500 244 t
2 160 982	Frachtwagen mit	88 902 877 t

Der Rest entfällt auf andere Wagensorten.

Seither haben sich diese Ziffern nicht wesentlich geändert, da die Eisenbahnen zunächst infolge der Verwaltung durch den Staat, dem sie sich seit dem Eintritt der Union in den Krieg unterziehen mußten, und nach der Rückgabe der Gesellschaft an die Eisenbahngesellschaften durch die Ebbe in ihrer Kasse sowie die Weltwirtschaftskrisis gehindert waren, neue bedeutende Anschaffungen zu machen. Die Ziffern für 1923 weichen nur sehr wenig von denen für 1919 ab.

Die Exportfähigkeit vieler Güter auf die Weltmärkte hängt nicht zum wenigsten von den Frachtkosten ab. Sind sie hoch, so verringert sich der Radius der Ausfuhrmöglichkeit, fallen sie, so vergrößert sich die Reichweite. Das gilt ganz besonders für die Massengüter: Getreide, Petroleum, Erze, Kohle, Holz, aber auch für viele andere Erzeugnisse, z. B. der Metallindustrie. Die weltwirtschaftliche Uebermacht, die die Vereinigten Staaten im letzten Menschenalter durch den Massenabsatz zunächst ihrer Rohstoffe, dann auch ihrer Industriewaren errangen, beruht zum erheblichen Teil auf der Durchgestaltung ihres Transportwesens nach den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit. Ihre Verkehrspolitik hat beständig das Ziel der größten Billigkeit vor Augen. Wo sich die Dividenden-Politik der Eisenbahngesellschaften dem nicht fügen will, wird sie durch staatliche Eingriffe dazu gezwungen. In der Regel wissen doch auch die Eisenbahnverwaltungen, daß ihnen auf die Dauer höhere und vor allem stetigere Einnahmen zufließen, wenn sie die Frachtsätze, namentlich für die Massengüter, auf gleichmäßig niedrigem Stand halten — oder gar noch herabsetzen. Wo aber der Staat das entscheidende Wort spricht (wie für die See- und Stromtarife), da wird entweder keine Abgabe oder nur eine außerordentlich niedrige erhoben.

So hat das Verkehrswesen der Vereinigten Staaten in dem letzten halben Jahrhundert Methoden angewandt, die staunenswerte Erfolge brachten. Die europäischen Nationen folgten anfänglich nur zögernd. Später haben sie sich überzeugt, daß sich mit den amerikanischen Verkehrsmethoden Großartiges erzielen läßt. Freilich darf man sie nicht sklavisch übernehmen, da sie wirtschaftlich nur dort anwendbar sind, wo eine ähnliche Massenhaftigkeit des Verkehrs besteht oder doch geweckt werden kann wie in der nordamerikanischen Union.

Die Kanalisierung der Lahn

Von Bruno Jacob, Volkswirt R. D. V., Kassel.

In der jüngsten Zeit wurde der Ausbau der Lahn als Wasserstraße, zumal für die bessere Erschließung des Erzbeckens von Wetzlar-Gießen-Dillenburg als produktive Notstandsarbeit in den Bereich der eingehenden Prüfung und hoffentlich des baldigen Beginnes der Arbeit gerückt.

Die Grundlage des Projektes, das sich tunlichst an das Vorhandene anschließen soll, um eine möglichst rationelle Durchführung des Ausbaues zu gewährleisten, ist der i. J. 1844 durch die Herzoglich Nassauische Regierung begonnene Ausbau des Flusses.

Schon im 17. und 18. Jahrhundert hatten die Anlieger-Regierungen den Ausbau der Lahn als Schiffahrtsstraße ins Auge gefaßt, und zuletzt war zu Beginn der Kontinentalsperre ein Projekt für eine innerdeutsche Verbindung von Frankreich her über Saar, Mosel, Lahn und weiter von Marburg nach Kassel resp. zur Weser ausgearbeitet worden. Auch wissen wir, daß auf der unkorrigierten Lahn im Mittelalter und bis in die neuere Zeit ein Schiffsverkehr bis mindestens Limburg hinauf stattfand.

Der Ausbau vom Jahre 1844 sah für die gesamte Strecke von Lahnstein bis nach Gießen hinauf 30 Staustufen vor, von denen 20 vollendet wurden. Der Versuch, die Vollendung des Werkes i. J. 1875 seitens der preußischen Regierung zu schaffen, scheiterte an der Interesselosigkeit des Preußischen Landtages und an der Konkurrenzfurcht der Staatsbahn. Denn i. J. 1863 war die Lahnbahn als Staatsstrecke des Her-

[3]) Railway Statistics of the United States of Amerika 1919. Prepared by Slason Thompson Bureau of Railway News and Statistics Chicago III, S. 50.

zogtums Nassau vollendet und in Preußen war der Verkehrsminister stets leicht geneigt, aus fiskalischen Gründen die Staatsbahnen zu bevorzugen.

Nun ist es aber möglich, zunächst die unteren 66 km der Lahn bis Dehrn oberhalb Limburg durch den Einbau von nur drei Staustufen benutzbar zu machen. Denn hier lagen drei Flußstrecken, auf denen sich das Wasser verlief, sodaß nur an etwa 150 Tagen im Jahre die Schiffahrt möglich war. Durch Ausbaggerung der genannten Flußstrecke und Einbau von Stauanlagen zu Dausenau, Nassau und Diez kann aber unter Benutzung der vorhandenen Arbeiten ein regelrechter Schiffsbetrieb durchgeführt werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf nur 4½ Millionen Mark für die genannte untere Strecke, und die Nebenbahn bis Dehrn würde bis zum Ausbau der Lahn nach Gießen hinauf das Anschlußgleis an die Reichsbahn darstellen. Die Kosten für den Ausbau der Lahn bis Gießen werden heute insgesamt auf 22 Millionen Mark veranschlagt.

Das Wesentlichste für den Ausbau der Lahn ist heute die Benutzung der vorhandenen Stau- und Schleusenanlagen. Damit sind aber zugleich auch gewisse Vorbedingungen für die Schiffahrt, für die Ausmaße der Schiffsgefäße vorgezeichnet. Wenn man bisher die Kanalisierung der Lahn in den Bereich der Berechnungen zog, so geschah es stets unter der Voraussetzung einer Schiffsgröße von 650 t, sofern man nicht gar mit dem 1 000-t-Kahn rechnete. Die Verwendung so großer Schiffsgefäße setzte aber eine grundlegende und sehr teuere Veränderung des ganzen Flußschlauches voraus, denn die scharfen Krümmungen der Lahn müßten abgearbeitet, ja, stellenweise durch Durchstiche begradigt werden, was insbesondere im Bereich des Schiefergebirges nur mit ungeheuren Kosten möglich wäre.

Die Verwendung kleinerer Schiffe ist unter diesen Umständen nicht nur, sondern überhaupt eine einfache rechnerische Frage. Und wenn, wie hier, die Verhältnisse zu ihrer Anwendung zwingen, so ergibt sich in der Tat, daß auch in Anschaffung und Betrieb das kleine Fahrzeug absolut rentabel und konkurrenzfähig ist.

Inzwischen ist ein für die Lahn brauchbarer Schiffstyp, ein Kahn von 220 t Ladefähigkeit bei 1,80 m, von 190 t bei 1,60 m Tiefgang, auf der Aller erprobt worden. Auch diese hat ein teilweise einschiffiges Flußprofil und besitzt außerordentlich scharfe Krümmungen. Dieser kleine Typ ist aber noch dadurch besonders für die Lahn geeignet, als er mit seinen Ausmaßen imstande ist, die französischen Kanäle zu passieren und somit eine Verbindung zwischen dem Minette-Erzgebiet und dem Gießen-Wetzlarer Becken herzustellen, was bei der notwendigen Ergänzung der Lahn-Dill-Erze durch Minette von hohem Werte ist. Es handelt sich um ein eisernes Fahrzeug von 32,6 m Länge, 5,05 m Breite und ausgerüstet mit einem 50 PS kompressorlosen Zweitakt-Dieselmotor. Die Baukosten für einen solchen Kahn, dessen Durchschnittsgeschwindigkeit auf 7 km per Stunde anzusetzen ist, belaufen sich auf 42 000 Mark. Der hauptsächlichste Wert eines solchen Fahrzeuges liegt in seiner Unabhängigkeit, wodurch die Liegekosten erheblich verringert werden. Der Motor kann auf einen Dynamo umgeschaltet werden und dieser die schiffseigenen Lösch- und Ladevorrichtungen betätigen. Dann ist der Kahn sofort nach Erledigung dieser Geschäfte fahrbereit und kann loswerfen, ohne auf den Schleppdampfer oder die Komplettierung des Schleppzuges warten zu müssen. Auch ist in engem, kurvenreichem Fahrwasser ein solches Schiff manövrierfähiger als ein Schleppzug. Die Beförderung kostet pro Tag für den Kahn 52,80 M. oder pro t/km nur 0,857 Pfg.

Soll eine Wasserstraße wie die Lahn aber rentieren, so müssen die notwendigen Massengüter in dem Stromgebiete vorliegen. Denn nur um Massengüter und ihren Versand kann es sich bei einem solchen Unternehmen handeln. Diese aber berechnet man für die Lahn zunächst auf 597 000 t im Jahr, das Quantum ist aber aus verschiedenen Gründen noch steigerungsfähig und es sind in der genannten Ziffer nur die i. J. 1924 versandten Mengen enthalten (ungünstige Konjunktur!).

Den Hauptanteil der in Frage kommenden Gütermenge hat wohl die Hüttenindustrie zu tragen. Und zwar nicht nur für die Tal-, sondern auch für die Bergfahrt. Allein an Kohlen stecken in der obigen Gesamtziffer nur 32 000 t Stein- und Braunkohlen, während i. J. 1913 die Stationen Friedrichsegen bis Kerkerbach allein 131 000 t Steinkohlen empfingen und 37 000 t Braunkohlen auf den Stationen Friedrichsegen bis Limburg eingingen. An Eisenerzen kamen 1924 nur 33 000 t Eisenerze und 21 000 t Blei-, Zink- und Kupfererze zum Versand.

Das sind nur einige wenige Ziffern, welche die Möglichkeiten zeigen, die mit der Erschließung des Lahngebietes durch die Frachtschiffahrt sich eröffnen. Denn es soll doch, indem die Arbeit als produktive Erwerbslosenfürsorge gedacht ist und durchgeführt wird, nicht nur für den Augenblick gesorgt werden. Mit der Eröffnung der Lahnschiffahrt eröffnen sich Arbeitsmöglichkeiten, dauernde Arbeitsmöglichkeiten, für Tausende von Händen.

Ein besonders gewichtiger Faktor in den Rentabilitätsberechnungen der Lahnkanalisierung ist der Kalkstein. Die Vorräte an Kalkstein im Gebiet der Lahn sind schier unerschöpflich, und in der Aufrechnung der oben mitgeteilten Versandmenge stecken 172 000 t Grau- und Weißkalksteine und gebrannter Kalk. Der Bedarf der Rhein- und Ruhrwerke, der in Ruhrort zum Umschlag kommt, beträgt zwischen 200 000—400 000 t, welches Quantum gegenwärtig aus Belgien, aus der Gegend von Lüttich die Maas hinab nach Rotterdam und von dort rheinaufwärts nach Ruhrort transportiert wird. Es ist klar, daß die Verwendung deutschen Lahnkalksteines — mit einem erheblich geringeren Transportwege — eine nicht unerhebliche Rückwirkung hat auf die Aktivität der deutschen Außenhandelsbilanz.

Eine ähnliche Rolle spielt der Basalt. Hessen, insbesondere der Vogelsberg, jene größte geschlossene Basaltmasse Europas, ist eines der wichtigsten Produktionsländer für dies Material. In der obigen Aufstellung mit nur 150 000 t eingesetzt, kamen i. J. 1913 allein auf den beiden Stationen an der Lahnbahn, Balduinstein und Rupbach 204 000 t zum Versand. Der Basalt des Vogelsberges kann aber erst voll zur Konkurrenzfähigkeit gelangen, gegenüber dem schwedischen Granit als Straßenbaumaterial, wenn er wie dieser auf dem Wasserwege verfrachtet zu werden vermag. Gießen fällt hierbei die Aufgabe als Umschlagsplatz für dieses Gut zu, mag es nun in der Form von Säulen, Senksteinen, Kleinschlag, Pflastersteinen oder Split zur Versendung kommen.

Sobald aber die Talfahrt mit Kalk oder Basalt ausgeführt wird, bedingter Weise auch mit anderem Gut, Erzen z. B., so muß auch für die Bergfahrt, wie schon oben erwähnt, sich ein Frachtraumbedarf geltend machen durch die Minette-Erze und die Kohlenmengen, deren die Hütten des Wetzlar-Gießener Beckens bedürfen. Die jetzt vorliegenden und dem Reichstage sowie den zuständigen Ministerien und Dienststellen vorliegenden Ziffern sind mit Bedacht niedrig gehalten, um nicht rosarot gefärbte Berichte zu bieten. Man rechnete hier nur mit 190 t pro Schiff Talfracht und 29 t Bergfracht (im ganzen 518 000 zu 79 000 t), tatsächlich scheinen die Berechnungen noch erheblich günstiger zu stehen, da die Bergfracht erheblich reichlicher ausfallen kann als hier unterstellt.

Es erscheint dringend notwendig, daß sowohl von den zuständigen Ministerien wie von den gesetzgebenden Körperschaften die gewünschten — außerordentlich niedrigen — Kredite für diese Notstandsarbeiten bewilligt werden, zumal es sich dabei um ein Werk von bleibendem Wirtschaftswerte handelt, das seinerseits imstande ist, der Arbeitslosigkeit im Lahngebiet für die Dauer entgegenzuwirken.

Wenn und soweit gegen den Einbau von Kraftwerken in die einzelnen Staustufen Bedenken bestehen, insofern als Wärmekraftwerke gegenwärtig als rentabler erscheinen, so bleibt doch zu bedenken, daß die Kohlevorkommen sich abbauen, während das zu Tal strömende Wasser eine beständige und unerschöpfliche Energiequelle darstellt.

Insbesondere wäre zu wünschen, daß der minimale Betrag von 4½ Millionen Mark für den Ausbau der untersten Strecke von 66 km Länge schnellstens zur Bewilligung käme, denn unter allen z. Zt. in Vorbereitung befindlichen Projekten auf der Basis der produktiven Erwerbslosenfürsorge ist keines besser geeignet, mit niedrigen Mitteln einen solchen Nutzeffekt zu erreichen als die Kanalisierung der Lahn, weil sie nur noch die Vollendung einer Arbeit darstellt, die uns die Väter ohne Abschluß zurückgelassen haben.

Die Geschichte der Arbeitsgemeinschaft d. Elbeschiffahrt e. V.

Ein Rückblick auf die ersten 10 Jahre des Bestehens.

Von Dr. Pegel, Magdeburg.

I. Vorgeschichte.

Zehn Jahre sind verflossen, seit eine Reihe von Schiffer-Fachvereinen des Elbegebietes sich zwecks Wahrung ihrer wirtschaftlichen Interessen zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen haben. Die Zeitspanne ist zwar nur kurz, aber von derartig wechselvollen Ereignissen, daß sich schon hierdurch ohne weiteres ein Rückblick auf die Vergangenheit rechtfertigen dürfte. Der Zusammenschluß dieser Fachvereine fällt in eine Zeit des erbittertsten Ringens unseres deutschen Vaterlandes. Mut, Tatkraft, Ausdauer, unerschütterlicher Glaube an Deutschland und auch an der Binnenschiffahrt Zukunft waren notwendig, um das Schifflein dieser Körperschaft durch die wildbewegten Wogen der verflossenen Zeiten hindurchzusteuern. Daß sich Männer dieser verantwortungsvollen Aufgabe unterzogen, hat ihnen die Elbeschiffahrt und mit ihr alle damit in Zusammenhang stehenden Wirtschaftszweige heute zu danken.

Der 18. April 1916 sah in Magdeburg eine Versammlung der Delegierten von sechs Elbeschiffer-Vereinen und zwar:

des Elbevereins Außig,
des Concessionierten Sächsischen Schiffervereins Dresden,
des Zentralausschusses der Privatschiffer-Vereine a. d. Elbe,
des Schiffahrtsvereins Magdeburg,
des Lauenburger Schiffer-Vereins,
des Hamburger Vereins für Flußschiffahrt.

Man kam in der Versammlung überein, künftighin unter der Benennung

„Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffer-Vereine"

alle wichtigen, die Allgemeinheit der Elbeschiffahrt angehenden Fragen gemeinsam zu bearbeiten. Zur Uebernahme der Geschäftsführung erklärte sich der Schiffahrtsverein Magdeburg bereit. Jährlich einmal mindestens sollte eine gemeinsame Beratung stattfinden. Nach Bedarf sollten weitere Versammlungen einberufen werden. Damit war die Arbeitsgemeinschaft ins Leben gerufen. Ehe wir in die Betrachtung der zehnjährigen Geschichte eintreten, werfen wir zweckmäßigerweise einen Blick zurück auf die Vorgeschichte.

War das Bedürfnis, das die sechs genannten Vereine am 18. April 1916 in Magdeburg zusammenführte etwa ein zufälliges oder ganz neues? Keineswegs, denn die Bestrebungen der verschiedenen lokalen Schiffervereine, eine gemeinsame Arbeitsstelle zu schaffen, lassen sich schon sehr weit zurückverfolgen. Das ist auch sehr verständlich, da gerade die Binnenschiffahrt ihr Tätigkeitsgebiet nicht auf einen bestimmten Stromabschnitt, ja nicht einmal immer auf ein einzelnes Stromgebiet beschränken kann. Die Interessen waren daher bei den verschiedenen Vereinen in wesentlichen Punkten völlig übereinstimmend. Die ersten Bestrebungen, eine organisierte Gemeinschaftsarbeit der Vereine herbeizuführen, lassen sich bis 1880 zurückverfolgen. In diesem Jahre faßte der älteste der Elbeschiffervereine, der Concessionierte Sächsische Schifferverein, den Entschluß, den Schiffahrtsverein Magdeburg und den Elbeverein Außig aufzufordern, mit ihm alljährlich eine zweimalige Delegierten-Konferenz abzuhalten, welche den Zweck haben sollte, wichtige Angelegenheiten der Elbe gemeinsam zu behandeln und gegenüber der Regierung zu vertreten. Am 15. und 16. Juli 1880 fanden in Dresden zum erstenmal gemeinsame Beratungen von Vertretern der genannten Vereine statt. Außerdem beteiligte sich der Verein der deutschen Stromschiffer Berlin. Gegenstand der Besprechungen bildeten unter anderen die geplante neue Elbeschiffahrtsakte, ein einheitliches deutsches Binnenschiffahrtsrecht, sowie die Notwendigkeit weiterer Winterhäfen und Versicherungsfragen. 1881 war eine neue Sitzung geplant, an der auch der Lauenburger Schifferverein teilnehmen sollte. Sie kam aber nicht zustande, weil über einen Punkt der Tagesordnung „Betriebsfragen der Kettenschiffahrt" keine Einigung zu erzielen war. Gemeinsame Sitzungen verschiedener Schiffahrtsvereine fanden alsdann in den Jahren 1885, 1887 und 1888 statt. Aber erst 1892 trat wieder mit Deutlichkeit und Stärke das Bestreben zu Tage, eine Zentralstelle für die Elbeschiffer-Vereine zu schaffen. Haupttriebkraft waren wiederum der Conc. Sächs. Schiffer-Verein und der Magdeburger Schiffahrtsverein. Der Plan kam leider nicht zur Ausführung. Nach diesem vergeblichen Versuch blieb es lange Zeit still. Die zu überwindenden Widerstände waren noch zu stark. Es kam die Zeit des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, der auch auf die Elbeschiffahrt nicht ganz ohne Rückwirkungen blieb. Alle Kräfte waren in dieser Zeit auf die kaufmännischen Aufgaben und den Ausbau der Unternehmungen selbst gerichtet. Und dann kam der Krieg mit seinen tiefgreifenden Umgestaltungen des gesamten Lebens der Nation. Die wirtschaftliche und politische Macht wurde immer mehr zentralisiert. Der Versuch einer behördlichen Verwaltung ganzer Wirtschaftszweige wurde unternommen. So erforderten auch stets neue Fragen der Elbeschiffahrt eine einheitliche, zentrale Bearbeitung. Unter diesem allgemeinen Zuge der Zeit zur Zusammenfassung aller Kräfte kam es dann am 18. April 1916 zu der bereits eingangs erwähnten Gründung der Arbeitsgemeinschaft.

II. Geschichte der Arbeitsgemeinschaft 1916—1919.

Eine Fülle von wichtigen Aufgaben harrte der jungen Körperschaft. Das Eigenleben der angeschlossenen Vereine blieb unangetastet, jedoch gingen im Laufe der Zeit immer mehr Fragen zur selbständigen Erledigung an die Arbeitsgemeinschaft über. Die erste Tagesordnung beschäftigte sich u. a. mit dem Mittellandkanal, mit der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Unterelbe, mit der Vereinheitlichung des Eisenbahn- und Wasserstraßenverkehrs, mit dem Elbe—Donau-Kanal u. a. m. Der Vorsitz wurde bereits in dieser ersten Versammlung dem Schiffahrtsdirektor Fr. Engel (Vereinigte Elbeschiffahrts-Ges. A. G. Dresden, Niederlassung Magdeburg) übertragen. Direktor Engel hat alsdann den Vorsitz ununterbrochen bis jetzt weitergeführt,

Jedenfalls ist durch den Zusammenschluß der Schiffervereine und durch die umsichtige Leitung erreicht worden, daß die Arbeitsgemeinschaft im vollsten Ansehen bei der Oeffentlichkeit und den Behörden dasteht und ihrer Aufgaben waltet. Im Jahre 1916 fanden dann noch zwei weitere Tagungen statt, und zwar in Dresden und in Berlin. Auf der Tagesordnung standen wiederum Kanalfragen, sodann die Errichtung eines besonderen Schiffahrtsministeriums, die Frage der Schiffahrtsabgaben, der Eisenbahnausnahmetarife u. a. m. Das Bestreben ging beim Mittellandkanal zunächst dahin, in den Streit um die Linienführung nicht einzugreifen. Die Schiffahrtsfragen wurden damals behördlicherseits noch sehr zersplittert behandelt. Das Schwergewicht ruhte absolut bei den Regierungen der Bundesstaaten, während bei der Reichsregierung keine besondere Stelle zur Erledigung der Schiffahrtsfragen vorhanden war. Daher wünschte man die Schaffung eines besonderen Schiffahrtsministeriums im Rahmen der preußischen Regierung. Auch das Jahr 1917 war noch von diesem Problem erfüllt. Damals betrieb Dr. März, Dresden, seine Propaganda für die Errichtung eines Reichswirtschaftsamtes, in dem auch die Belange der Binnenschiffahrt wahrgenommen werden sollten. Im Jahre 1917 setzte auch die Agitation für die Errichtung Deutscher Schiffshypothekenbanken ein, die von Hamburger Seite durch den Handelskammersyndikus Dr. Mathies stark gefördert wurde. Auch die Gründung eines Fachausschusses des Zentralvereins, dem ausschließlich Vertreter der praktischen Schiffahrt angehören, fällt in das Jahr 1917.

All diese Probleme erfüllten auch in der Sitzung am 28. November 1917 die Tagesordnung der Arbeitsgemeinschaft in Magdeburg. Das Schicksalsjahr 1918 sah die Arbeitsgemeinschaft nur einmal, und zwar in Berlin, vereinigt. Die Lage Deutschlands drohte sich bereits zum Schlimmen zu wenden. Die Erbauung des Mittellandkanals stand im Vordergrund des Interesses dieser Tagung. Noch immer tobte unter den Interessenten der Kampf um die Linienführung. Die erste Sitzung des Jahres 1919 sah unsere folgenschwere Kriegsniederlage besiegelt. Deutschland blutete aus tausend Wunden. Der Umsturz war auch an der Elbeschiffahrt nicht spurlos vorübergegangen. Die Beziehungen zur Arbeitnehmerschaft hatten einschneidende Veränderungen erfahren. Die Nachtruhe wurde eingeführt, die Arbeitsleistungen gingen rapid zurück. Fragen der Demobilisation standen auf der Tagesordnung in der Februarsitzung. Daneben beschäftigte noch immer der Mittellandkanal lebhaft die Gemüter. Ein Gesetzentwurf über Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten wurde beraten. Auf der im Dezember 1919 in Berlin stattfindenden Tagung wurde zum erstenmal über die Frage der Schiffsabgabe verhandelt. Inzwischen hatte man in Hauptmann a. D. Thiele einen hauptamtlichen Geschäftsführer gefunden, der sich fortan seiner Aufgabe mit größter Energie und Geschicklichkeit widmete. Mit der Liquidation des Krieges begann sodann ein neuer Abschnitt in der Geschichte der Arbeitsgemeinschaft.

II. Abschnitt.

Die Arbeitsgemeinschaft von 1919—1923.

Völlig neue Aufgaben von großer Tragweite traten an die noch junge Körperschaft heran. Die Verfassung des Deutschen Reiches hatte eine grundlegende Wandlung erfahren. Ein Reichsverkehrsministerium war eingerichtet worden. Die Verfassung sah den Uebergang sowohl der Eisenbahnen wie auch der Wasserstraßen auf die Kompetenz der Reichsregierung vor. Der Friedensvertrag von Versailles enthielt Bestimmungen, die den Wasserstraßenverkehr unserer großen Ströme auf völlig neue Grundlagen stellte. Für Rhein, Elbe und Oder waren internationale Stromkommissionen vorgesehen, die das Deutsche Reich eines großen Teiles seiner bisherigen Hoheitsrechte beraubten. Außerdem war Deutschland von vornherein in eine hoffnungslose Minderheit in den Kommissionen gesetzt. Der Versailler Vertrag versagte Deutschland mit Art. 332 II jeden Anspruch auf Gegenseitigkeit der Leistungen. Regelmäßige Schiffsverbindungen deutscher Reeder mit ausländischen Binnenhäfen bedürfen vielmehr ausdrücklicher Genehmigung durch die beteiligte alliierte Macht. Das waren Probleme von höchster verkehrspolitischer Bedeutung, zu denen Stellung zu nehmen die Aufgaben der Organisationen der Binnenschiffahrt waren. Die organisatorische Umgestaltung der Wasserstraßenverwaltung machte im Laufe der Zeit nur sehr langsame Fortschritte. Zunächst war nur das Reichsverkehrsministerium als Spitzenbehörde eine reichsunmittelbare Verwaltung, während die Geschäfte der Wasserstraßenverwaltung in den mittleren und unteren Instanzen noch bis heute von den Länderverwaltungen im Auftrage des Reiches wahrgenommen werden. Erst der Energie des jetzt amtierenden Reichsverkehrsministers gelang es, wenigstens eine grundsätzliche Entscheidung des Staatsgerichtshofes herbeizuführen, wonach dem Reich die Berechtigung zur Einrichtung eigener Verwaltungsorgane auch in den mittleren und unteren Instanzen zugesprochen wurde. Bislang leisteten die Länderregierungen noch immer energischen Widerstand gegen diese Verringerung ihrer Kompetenzen. Es muß dabei allerdings auch anerkannt werden, daß die Länder sich zum Teil außerordentliche Verdienste um die Fürsorge für den Ausbau der Fahrwasserstraße erworben haben. Mit dem neuen Reichsbehördenapparat mußte engste Fühlung genommen werden, wenn die Interessen der Elbeschiffahrt mit Erfolg vertreten werden sollten. Dies ist auch im Laufe der Zeit in glücklichster Weise gelungen. In vielen Fragen hat die Elbeschiffahrt auch im Reichsverkehrsministerium ein warmes Verständnis gefunden, dies gilt namentlich seit der Zeit der Lostrennung der Reichsbahn aus dem Reichsverkehrsministerium. Vorher galt die Fürsorge des Reichsverkehrsministeriums doch immer in erster Linie dem Schienenweg. Die schwerste Aufgabe aber harrte der Arbeitsgemeinschaft bei ihrer Mitwirkung an der Durchführung des Versailler Friedensvertrages. Die Frage der Schiffsabgabe, der Entschädigung für die abgetretenen Fahrzeuge und der Internationalisierung der Elbe legten nunmehr der Arbeitsgemeinschaft eine ungeheure Arbeitslast auf. Es waren keine leichten und vor allen Dingen keine erfreulichen Aufgaben für Männer, deren Lebenswerk damit teilweise der Vernichtung ausgeliefert wurde. Hinzu kam noch das zeitweise völlige Versagen der Eisenbahn, das an die in ihrer Leistungsfähigkeit ebenfalls stark geschwächte Elbeschiffahrt in verkehrstechnischer Hinsicht die höchsten Anforderungen stellte. Es ist leider allzu schnell vergessen, welche Verdienste sich die Elbeschiffahrt in jener Zeit um die Aufrechterhaltung des Verkehrs und damit auch der gesamten Wirtschaft erworben hat. Das sollten vor allen Dingen alle diejenigen beherzigen, die heute in der Eisenbahn das leistungsfähigere Verkehrsmittel zu erblicken glauben. Man darf wohl sagen, daß die Arbeitsgemeinschaft all diesen schwierigen Aufgaben mit großem Geschick gerecht geworden ist. Namentlich bei der Durchführung der Schiffsabgabe ist von ihr eine ganz außergewöhnliche Summe von Arbeit geleistet worden. Dabei darf nicht der besonderen Dienste des Direktors Bayer, Hamburg, und des Geschäftsführers, Hauptmann a. D. Thiele, vergessen werden, die an den Abgabeverhandlungen in Paris für die Elbeschiffahrt und die Reichsregierung teilgenommen haben. Das Jahr 1920 ist fast ausschließlich den Vorarbeiten für die Schiffsabgabe gewidmet. Eine Versammlung jagte die andere. Nicht weniger als 10 Vollversamlungen der Arbeitsgemeinschaft finden in diesem Jahre statt, daneben eine große Anzahl von Kommissionsberatungen und dergl. Das Unglücksjahr 1921 brachte dann am 14. Juni den Schiedsspruch des Amerikaners Walker D. Hines. Von den Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften Akt. Ges. wurden auf Grund des Versailler Ver-

trages nach Vereinbarung mit dem Reich die gesamten Aktien der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an die Tschechoslowakei übereignet und damit an diese abgegeben:

9 Schlepper . . . . 5 025 PS
11 Frachtdampfer . . . 4 099 t — 3 270 PS
7 Kettendampfer . . . 950 PS
11 Hafendampfer . . . 1 574 PS
114 Kähne . . . . . . 78 010 t

ferner alles weitere schwimmende und feste Material dieser Gesellschaft, von der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt A. G. und Deutsch-Oesterreichischen Dampfschiffahrt A. G. 8 Raddampfer . . . . 6 290 PS
34 Kähne . . . . . . 15 049 t

von privaten Reedern und Schiffseignern:

1 Schleppdampfer . . 650 PS
41 Kähne . . . . . . 26 952 t

Die Entschädigungsfrage hatte ebenfalls eine Unsumme von Arbeit im Gefolge. Es war damals noch die Blütezeit der Inflation, es galt noch die These Mark gleich Mark. Die ausgekehrten Beträge zerrannen nur allzuschnell in ein Nichts, die Werften nahmen keine Aufträge herein oder wenn sie es taten, konnten sie dieselben nur mit großen Verzögerungen ausführen, da sie mit Neubauaufträgen für Reparationszwecke überlastet waren. Wenn also letzten Endes damals die Entschädigungsfrage nicht befriedigt geregelt werden konnte, so war dies gewiß nicht Schuld der zur Abgabe gezwungenen Schiffsbesitzer. Die Vorarbeiten für die neue Elbeakte, an welchen sich mehrere Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft in hervorragender Weise beteiligten, erforderten gleichfalls viel Mühe und Arbeit. Die Einrichtung einer besonderen Gerichtsbarkeit, die Abschaffung der Verkehrssteuer u. a. m. bildeten wiederholt den Beratungsgegenstand der Tagesordnungen der Arbeitsgemeinschaft. Die Institution der Sondergerichte für Elbeschiffahrtsangelegenheiten, die schon durch die Elbeakte von 1821 geschaffen war, ist nicht nur für Zuwiderhandlungen gegen schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen und für einen mit dem Schiffahrtsbetriebe eng zusammenhängenden Kreis von bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten beibehalten, sondern auch durch die bisher fehlende internationale Berufungsinstanz weiter ausgebaut. Die Elbeschiffahrtsgerichte sind bisher nur in sehr geringem Umfang in Anspruch genommen. Inzwischen hat die internationale Elbekommission die Ausarbeitung einer allgemeinen Strom- und Schiffahrtspolizeiordnung, ferner von Polizeivorschriften für Schiffszeugnisse, Schifferzeugnisse, eines Fahrtenbuches für die Schiffsmannschaften und eine Verordnung über die Flößerei in Angriff genommen. Mit den genannten Entwürfen hat sich die Arbeitsgemeinschaft wiederholt intensiv beschäftigt. Der Erlaß dieser Verordnungen steht noch bevor. Das Jahr 1921 brachte ferner eine außergewöhnliche langanhaltende Niedrigwasserperiode. Die dabei von der Elbeschiffahrt gesammelten Erfahrungen bildeten den Gegenstand eingehender Beratungen der Arbeitsgemeinschaft. Insbesondere die Fahrwasserverhältnisse der unteren Elbe erwiesen sich als völlig ungenügend. — Die Schiffsabgabe hatte auch den Verkehrstreibenden gezeigt, von wie großer Bedeutung eine sorgfältig geführte Statistik sein kann. Daher fielen die Bestrebungen der Arbeitsgemeinschaft, die statistischen Anschreibungen zu vervollständigen und zuverlässig zu machen, auf einen günstigen Boden. Erst seit dem Jahre 1921 können die statistischen Angaben der mittelelbischen Umschlagsplätze als zuverlässig gelten. Anläßlich der Tagung am 30. 5. 1921 in Berlin wurde auf Antrag von Direktor Gleitz, Dresden, beschlossen, die Vereinigung in Zukunft „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt“ zu benennen und die Eintragung in das Vereinsregister vorzunehmen. In der Zwischenzeit waren nämlich der Arbeitsgemeinschaft fast alle größeren Schiffahrtsunternehmungen, soweit sie im Elbstromgebiet beheimatet sind, als Mitglied beigetreten, sodaß die Bezeichnung „Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrtsvereine“ nicht mehr ganz zutreffend war. Seither führt alsdann die Arbeitsgemeinschaft ihren jetzigen Namen.

Die Beziehungen zur deutschen Reichsbahn wurden zunehmend unfreundlicher, jedoch lag dies nicht an der Elbeschiffahrt, bei der der gute Wille zu verkehrspolitischem Zusammenwirken mit dem Schienenwege stets vorhanden war. Lebhafte Klagen über mangelhafte Wagenstellung für die Umschlagsplätze wurden in der Tagung am 1. Dezember 1921 in Berlin laut. Man bezeichnete das Verhalten der Reichsbahn als Sabotierung des Wasserweges, gewiß nicht mit Unrecht. Die Arbeitsgemeinschaft nahm sich aller dieser Klagen mit lebhaftestem Eifer an. Inzwischen war die Reichsbahn auch zum Staffeltarifsystem übergegangen. Das bedeutete für die Elbeschiffahrt eine erneute Bedrohnung ihrer Existenzgrundlagen, da durch die hohe Belastung der nahen Entfernungen der Zu- und Ablauf wesentlich verteuert wurde, während die weiten Entfernungen den Vorteil der stark ermäßigten Streckensätze genossen. Der Kampf der Arbeitsgemeinschaft um die Einführung von Binnenumschlagstarifen, der nun einsetzte, ist schon oft geschildert worden, sodaß er als bekannt vorausgesetzt werden darf. Infolge des hartnäckigen Widerstandes der Reichsbahn ist er bis heute noch nicht zur Entscheidung gelangt. Im Jahre 1922 nahm die Arbeitsgemeinschaft Veranlassung, in Verbindung mit der „Miama“ (Mitteldeutsche Ausstellung in Magdeburg) einen Elbeschiffahrtstag abzuhalten. Der Elbeschiffahrtstag bildete einen Höhepunkt in der Geschichte der Arbeitsgemeinschaft. Sämtliche Behörden, die mit der Binnenschiffahrt in Verbindung stehen, außerdem Industrie und Handelskammern, wirtschaftliche Fachverbände usw. waren vertreten. U. a. hielt der Geschäftsführer einen Lichtbildervortrag über die Elbeschiffahrt. Der Tag trug wesentlich dazu bei, der Elbeschiffahrt Verständnis und Anerkennung in der Oeffentlichkeit entgegenzubringen.

Die Vertretung der Elbeschiffahrt in den Eisenbahnräten beschäftigte wiederholt die Tagesordnung der nächsten Mitgliederversammlungen. Es gelang auch, Vertreter der Elbeschiffahrt in die Landeseisenbahnräte des Elbstromgebietes hineinzubekommen. In den Eisenbahnräten ist in der Folgezeit wiederholt das Problem des Staffeltarifs erörtert worden, so z. B. im Landeseisenbahnrat Magdeburg, im Landeseisenbahnrat Dresden im Jahre 1925. Es war damit wenigstens die Möglichkeit gegeben, den Standpunkt der Binnenschiffahrt in dieser Frage zur Geltung zu bringen. Der Landeseisenbahnrat Magdeburg faßte auch eine Entschließung, in der die Beseitigung des Staffeltarifs und Rückkehr zum reinen Entfernungstarif gefordert wird. Weiterhin wurde auch in der Arbeitsgemeinschaft die Vertretung der Binnenschiffahrt im Reichswirtschaftsrat erörtert. Das Jahr 1923 verlief im allgemeinen ruhiger, trotzdem gerade damals die Wogen der Inflation am höchsten gingen. Das Thema der Binnenumschlagstarife stand ganz im Vordergrund des Interesses. Es wurden Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion Dresden geführt; dieselbe war vom Reichsverkehrsminister mit der Federführung in dieser Frage für das Elbstromgebiet beauftragt. Die Arbeitsgemeinschaft arbeitete einen sehr ausführlichen Antrag mit detaillierten Vorschlägen für die Ausgestaltung der Umschlagstarife aus. Die Reichsbahn behandelte die Anträge der Arbeitsgemeinschaft unter immer neuen Vorwänden dilatorisch, sodaß bisher keine Entscheidung herbeigeführt werden konnte. Und dann kam eine erneute völlige Umstellung des wirtschaftlichen Lebens der Nation und zwar durch die Stabilisierung der Mark.

III. Abschnitt.

Von der Stabilisierung der Mark bis heute.

Damit gelangen wir in den letzten Abschnitt unserer Geschichte der Arbeitsgemeinschaft. Mit Anfang des Jahres

1924 folgte auch Hauptmann a. D. Thiele einem Rufe nach dem Rhein, wo er in den Vorstand zweier Schiffahrtsgesellschaften eintrat. Zum Nachfolger wurde der Verfasser dieser Zeilen bestimmt. Abermals sah sich die Arbeitsgemeinschaft ganz neuen Aufgaben gegenübergestellt. Es kam der Versuch der wirtschaftlichen Liquidation des Krieges, der schließlich zum Dawes-Gutachten und zum Londoner Pakt führte. Das Industriebelastungsgesetz sah keine Schonung für die Binnenschiffahrt vor, obwohl dieselbe bereits die größten Opfer im Interesse der Allgemeinheit gebracht hatte. Für das erste Reparationsjahr hatte das Verkehrsgewerbe nur eine Sammelobligation zu übernehmen, während es im zweiten Jahre auch zu der Individualbelastung herangezogen werden sollte. Der § 2 Abs. 4 des Industriebelastungsgesetzes gab indeß die Möglichkeit, Erleichterungen für die schwer darniederliegende Binnenschiffahrt durchzuholen. Dies ist auch erfreulicherweise im Jahre 1925 unter Mitwirkung der Arbeitsgemeinschaft gelungen. Die Binnenschiffahrt wird bis auf weiteres nur zu 50 % zur Aufbringung herangezogen. Das Londoner Abkommen sah ferner die Loslösung der Reichsbahn aus dem Etat des Reiches vor. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wurde gegründet. Ihr wurde ein großer Teil der Reparationslast aufgebürdet, das Reichsbahngesetz verpflichtete die neue Gesellschaft zur kaufmännischen Betriebsführung, allerdings mit dem ausdrücklichen Zusatz, daß die volkswirtschaftlichen Belange gewahrt bleiben sollten. Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat seitdem Formen angenommen, die die Existenz der Binnenschiffahrt auf das stärkste bedrohen. Eine stets wachsende Flut von Ausnahmetarifen wurde eingeführt, gegen die an sich nichts einzuwenden gewesen wäre, wenn man sie gleichzeitig auch auf die Binnenhäfen übertragen hätte. Aber die Reichsbahngesellschaft war durch keinerlei Vorstellungen dazu zu bewegen. So besteht heute der widersinnige Zustand, daß die Reichsbahn zahlreiche Güter billiger zu Ausnahmetarifen nach den häufig mehr als doppelt so weit entfernten Seehäfen befördert als zu den normalen Sätzen nach den nahe gelegenen, bequem erreichbaren Binnenumschlagsplätzen, dadurch werden dem Wasserweg naturgemäß dauernd große Gütermengen entzogen. Auch die Reichswasserstraßenverwaltung erfuhr durch den Londoner Pakt organisatorische Umgestaltungen. Die Loslösung der Reichsbahn aus dem Reichsverkehrsministerium bedeutete eine Entlastung, was zur Folge hatte, daß sich nunmehr das R. V. M. mit größerem Interesse den Wasserstraßen widmen konnte. Mit der Berufung des Herrn Dr. Krohne trat ein neuer Mann an die Spitze des R. V. M.! Er stammte aus der Wasserstraßenverwaltung und brachte daher von Haus aus ein größeres Verständnis für die Belange der Binnenschiffahrt in sein neues Amt mit. Dies war für die Binnenschiffahrt ein außerordentlicher Gewinn, durfte sie nunmehr doch auf eine gerechtere Berücksichtigung ihrer Interessen rechnen als bisher. Wenn auch die Folgezeit nicht alle Hoffnungen in dieser Beziehung erfüllt hat, so ist doch wenigstens der Fortschritt ein unverkennbarer. Der Kampf um die Einführung von Binnenumschlagstarifen wurde in den letzen Jahren allmählich zu einem mühseligen Kleinkrieg, der mit unermüdlicher Geduld fortgeführt werden mußte. Daneben beschäftigte sich die Arbeitsgemeinschaft mit den zahlreichen Entwürfen der neuen Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnungen. Die wirtschaftliche Krisis, die im Jahre 1925 einsetzte, ging auch an der Elbeschiffahrt nicht spurlos vorüber. Auch sie mußte Opfer bringen. Wenn unser Gewerbe trotzdem im großen Ganzen noch ungebrochen dasteht, so ist der Erfolg in erster Linie der unermüdlichen Ausdauer und der zähen Tatkraft der führenden Persönlichkeiten zu danken. Schwere Aufgaben harren noch der Elbeschiffahrt und ihrer wirtschaftspolitischen Interessenvertretungen für die Zukunft. Die wirtschaftliche Notlage erfordert die Zusammenfassung aller Kräfte; es gilt die heruntergewirtschafteten Betriebsmittel zu erneuern, die Selbstkosten müssen herabgesetzt werden, sodaß die Schiffahrt in der Lage ist, den scharfen Wettbewerb mit der Reichsbahngesellschaft zu überstehen. Die Elbeschiffahrt ist sich der Schwere dieser Aufgaben bewußt und tritt mit größter Entschlossenheit an ihre Durchführung heran, weil sie den Glauben an die volkswirtschaftliche Aufgabe der Binnenschiffahrt noch nicht verloren hat. Daß die Arbeitsgemeinschaft bei der Erfüllung dieser Aufgabe zu ihrem Teile beitragen möge, ist der Wunsch, mit dem diese kurze Betrachtung schließen soll.

Die Verkehrsbelastung der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1924*)

In gleicher Weise wie die Verkehrsmengen haben sich von 1923 auf 1924 auch die Verkehrsleistungen auf den deutschen Binnenwasserstraßen etwas mehr als verdoppelt, es wurde 1924 eine Nutzleistung von 16.64 Milliarden tkm erreicht. Diese Verkehrsleistung entfiel fast ausschließlich auf die Beförderung in Schiffen; der Floßverkehr umfaßte nur 0,6 v. H. oder 95 Mill. tkm, von denen je 1/3 auf den Rhein und Main, der Rest zum größeren Teile auf die Elbe entfielen. Die Strecke, die die beförderten Güter durchschnittlich auf deutschen Wasserstraßen zurücklegten, war mit 235 km etwa die gleiche wie im Vorjahre und hatte auch gegen 1913 (216 km) nur wenig zugenommen; demgegenüber hat sich auf den deutschen Eisenbahnen die mittlere Beförderungsweite im Güterverkehr in diesem Zeitraum um ¼ erhöht.

Die deutschen Wasserstraßen wurden im Jahre 1924 auf einer Länge von 11 013 km gegenüber 10 737 im Jahre 1923 und 14 725 im Jahre 1913 von Schiffen oder Flößen befahren. die durch den Krieg verlorenen Wasserstraßen gehörten zu den weniger verkehrsreichen, so daß im Jahre 1924 die durchschnittliche Verkehrsdichte im Reich trotz des starken Verkehrsrückganges gegen 1913 mit etwa 1,5 Mill. t je km noch etwas höher war als damals. Vergleicht man damit den Eisenbahngüterverkehr — und zwar den des statistisch wieder vollständig erfaßten Jahres 1925 —, so war die Verkehrsdichte auf den Eisenbahnen, obgleich sie gegen 1913 etwas zugenommen hat, mit rund 1,1 Mill. t je km wesentlich geringer als auf den Wasserstraßen.

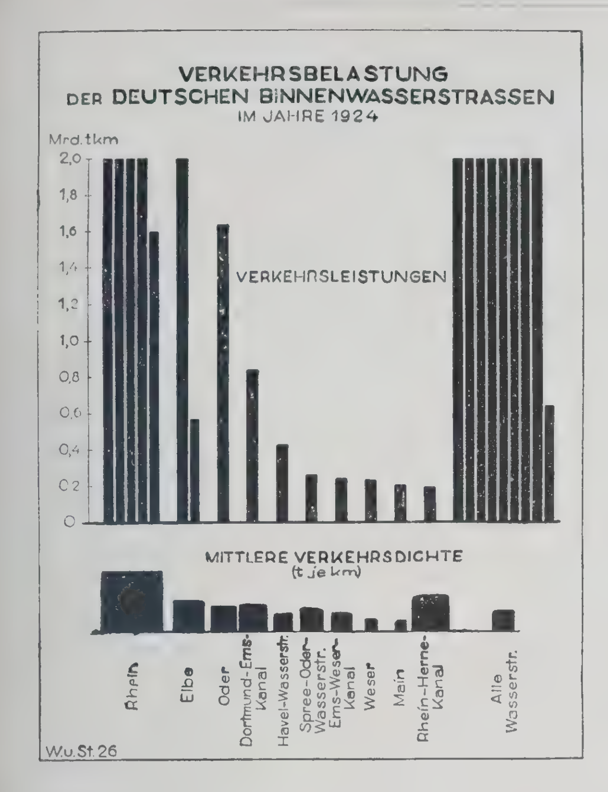
In wie verschiedenem Maße die Binnenschiffahrt sich auf die einzelnen Wasserstraßennetze verteilt, geht daraus hervor, daß die in der Uebersicht aufgeführten zehn wichtigeren Wasserstraßen, deren Länge zusammen nur 36 v. H. der befahrenen Strecken umfaßt, 97 v. H. der gesamten Verkehrsleistungen bewältigten. Auf dem deutschen Rhein, auf dem ebenso wie auf dem Rhein—Herne-Kanal der Verkehr

Die Verkehrsbelastung wichtiger Wasserstraßen.

Wasserstraßen	Länge in km i Jah.	Gütermengen in 1000 t		Millionen tkm		Verkehr in 1000 t je km.	
	1924	1923	1924	1923	1924	1924	1924
Rhein	696	18 735	49 112	3 593	9 598	5 162	13 791
Main	450	1 402	3 177	70	200	153	444
Weser	448	1 162	1 500	175	231	391	515
Elbe	727	6 208	8 224	1 835	2 563	2 525	3 525
Havelwasserstraße	328	2 936	4 128	293	423	892	1 289
Oder	692	3 452	4 719	1 157	1 638	1 672	2 367
Rhein—Herne-Kanal	38	1 010	8 714	24	192	623	5 057
Dortmund—Ems-Kanal	281	1 358	5 042	212	838	756	2 983
Ems—Weser-Kanal	172	625	1 811	68	234	395	1 360
Spree—Oder-Wasserstraßen	133	3 693	5 352	175	255	1 318	1 921
Zusammen	3 965	—	—	7 602	16 172	—	—
Alle Wasserstraßen*)	11 013	34 194	70 788	7 981	16 640	743	1 511

*) Die vorliegende Abhandlung ist entnommen aus der vom Statistischen Reichs-Amt im Verlag von Reimar Hobbing herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik". (6 Jhrg., Heft 6 v. 15. März 1926.)

*) Ohne den Verkehr auf dem Bodensee und der Flensburger Föhrde.



nach dem Niedergang im Jahre 1923 den größten Aufschwung nahm, entfielen im Jahre 1924 allein 58 v. H. der Tonnenkilometer. Die mittlere Verkehrsdichte erreichte auf dem Rhein mit 13,8 Mill. t fast das Zehnfache des Durchschnitts aus allen Wasserstraßen und war mit 32 Mill. t an der Grenze bei Emmerich am stärksten. Nächst dem Rhein waren am verkehrsreichsten der Rhein—Herne-Kanal, die Elbe und der Dortmund—Ems-Kanal. Auch hier hat der Verkehr nicht nur gegenüber 1923, sondern auch gegenüber 1922 wesentlich zugenommen, während der Ems—Weser-Kanal einen geringeren Verkehr als 1922 aufwies.

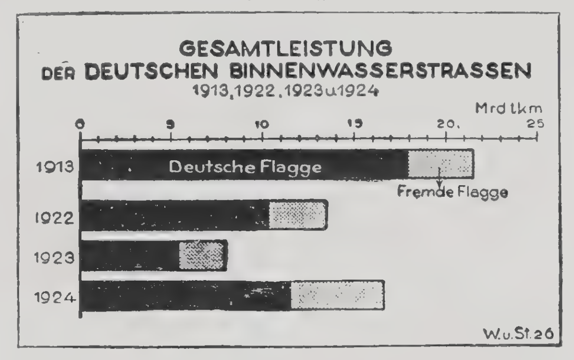
Betrachtet man die vier wichtigsten in sich fast abgeschlossenen deutschen Wasserstraßennetze, so entfielen von den Verkehrsleistungen im Jahre 1924 etwas mehr als ²/₃ auf die westdeutschen Wasserstraßen und ¹/₃ auf das Elbe—Oder-Gebiet; die tonnenkilometrischen Leistungen in Ostpreußen und im Donaugebiet umfaßten nur je etwa ¹/₃ v. H. des Gesamtverkehrs. In Ostpreußen erstreckt sich die Binnenschiffahrt durchschnittlich auf die kürzeste Entfernung, während im Elbe—Oder-Gebiet der Verkehr die größten Strecken zurücklegt; auf den westdeutschen Wasserstraßen war die mittlere Entfernung 1924 infolge des starken Kohlenverkehrs auf der kurzen Strecke zwischen Duisburg und der holländischen Grenze etwas geringer als 1922. Ein anderes Bild über die von der Binnenschiffahrt zurückgelegten Entfernungen gewinnt man, wenn man die Strecken hinzuzieht, die die Schiffahrt im Verkehr mit Deutschland auf den anschließenden ausländischen Wasserstraßen zurücklegte. Dann ergibt sich, daß im Jahre 1924 die Güter in allen Stromgebieten durchschnittlich auf größere Entfernungen befördert wurden als in den beiden vorhergegangenen Jahren. Die weitaus größten Entfernungen kommen in der Donauschiffahrt vor, deren Verkehrsstrecke zum größten Teil im Ausland liegt. Trotzdem entfielen mehr als ⁹/₁₀ der im Ausland gefahrenen tkm auf das Rheingebiet, und zwar namentlich auf den Verkehr mit den Rheinmündungshäfen und mit Straßburg. An den tonnenkilometrischen Leistungen der Binnenschiffahrt waren die deutschen Wasserstraßen zu ³/₄, die ausländischen Strecken zu ¼ beteiligt. In diesem gesamten Verkehr hat sich die mittlere Entfernung von 280 km im Jahre 1921 in den letzten Jahren stetig erhöht und war mit 309 km im Jahre 1924 fast doppelt so hoch wie die mittlere Beförderungsweite im Eisenbahngüterverkehr der Reichsbahn.

Wenn die Verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen sich auch im Verlauf der Nachkriegszeit soweit wieder gebessert haben, daß sie im Jahre 1924 wenigstens 77 v. H. ihres Umfanges von 1913 erreichten, so ist damit die Lage der deutschen Binnenschiffahrt doch noch nicht gekennzeichnet, da die Verkehrszunahme der letzten Jahre zu erheblichem Teile auf die unter fremder Flagge fahrenden Schiffe entfiel.

Der deutsche Güterverkehr im Inland und auf den anschließenden ausländischen Wasserstraßen.

Wasserstraßengebiete		Millionen Tonnenkilometer im Inland	Millionen Tonnenkilometer im Ausland	Millionen Tonnenkilometer zusammen	Mittlere Beförderungsweite (tkm)/t je t. in km. im Inland	im Ausland	zusammen
Ostpreußische Wasserstraßen .	1924	57,1	18,1	75,2	74	71	97
	1923	43,7	14,3	58,0	73	66	97
	1922	53,5	16,7	70,2	79	67	90
Odergebiet, Märkische Wasserstraßen und Elbegebiet .	1924	5 180,1	96,0	5 2[illegible]6,1	330	46	345
	1923	3 699,8	52,3	3 752,1	328	51	333
	1922	3 655,3	33,7	3 689,0	295	51	298
Rhein- und Ems—Weser-Gebiet	1924	11 354,8	4 889,2	16 244,0	209	153	298
	1923	4 174,7	1 832,5	6 007,2	191	151	275
	1922	9 721,2	3 151,3	12 872,5	215	155	285
Donaugebiet	1924	47,1	271,7	318,8	110	771	747
	1923	61,4	353,9	415,3	108	665	732
	1922	58,8	276,9	335,7	110	643	630
Alle Wasserstraßen zusammen	1924	16 640,0	5 275,0	21 915,0	234	152	309
	1923	7 981,0	2 253,0	10 234,0	235	162	299
	1922	13 492,0	3 479,0	16 969,0	229	161	288

¹) Im Verkehr mit Deutschland; z. T. geschätzte Zahlen.



Die Verkehrsleistungen deutscher Schiffe erreichten auch im Jahre 1924 nur 64 v. H. des Umfanges von 1913; denn während im Jahre 1913 nur 16,7 v. H. der t/km auf ausländische Schiffe entfielen, erreichte dieser Anteil im Jahre 1924 30,8 v. H. Dabei sind die auf der Oder fahrenden, an die Tschechoslowakei abgetretenen Schiffe im Jahre 1924 noch als deutsche gezählt worden. Im Donaugebiet entfielen zwar vor dem Kriege wie jetzt etwa zwei Drittel des Verkehrs auf fremde Schiffe; im deutschen Rheingebiet dagegen betrug der ausländische Anteil 1913 nur 28 v. H., im Jahre 1923 dagegen nach der Durchführung der Schiffsabtretung 63 v. H.: er ist auch nach dem Wiederaufleben der deutschen Rheinschiffahrt im Jahre 1924 nur bis auf 48 v. H. zurückgegangen. Auch auf der Elbe, im Rhein—Herne-Kanal und in Ostpreußen war die ausländische Schiffahrt 1924 mit mehr als ein Zehntel am Gesamtverkehr beteiligt, während sie auf den übrigen Wasserstraßen fast vollständig zurücktrat.

Güterverkehr auf den deutschen Binnenwasserstraßen unter fremder Flagge:

Stromgebiete	1913¹) Mill. tkm	1913¹) v. H.²)	1922 Mill. tkm	1922 v. H.²)	1923 Mill. tkm	1923 v. H.²)	1924 Mill. tkm	1924 v. H.²)
Alle Gebiete	3 593,5	16,7	3 231,7	24,0	2 605,8	32,7	5 125,8	30,8
davon Ostpreußen .	16,7	4,6	5,4	10,1	4,6	10,5	5,9	10,3
Oder-Gebiet	0,2	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0	3,0	0,2
Märk. Wasserstraßen	4,7	0,3	1,0	0,1	0,3	0,1	4,7	0,6
Elbe-Gebiet	321,4	7,8	168,7	9,8	233,1	12,3	303,0	11,5
Ems—Weser-Gebiet .	54,7	5,2	48,1	3,4	20,8	4,2	74,8	4,9
Rhein-Gebiet . . .	3 166,1	28,0	2 973,6	35,9³)	2 305,7	62,7³)	4 703,7	47,8
Donau-Gebiet . . .	29,7	63,9	34,3	58,3	40,7	66,3	30,3	64,3

¹) Altes Reichsgebiet.
²) v. H. der Gesamtleistung des Stromgebietes.
³) Geschätzte Zahlen.

Zur hundertjährigen Jubelfeier der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Von Dr. Albert Arnecke, Köln.

Die Gründung der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Köln, der älteren der beiden zur Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt zusammengeschlossenen Unternehmungen, fällt in das Jahr 1825. Da sie aber erst 1826 die staatliche Genehmigung erhalten hat, betrachtet sie selber dieses Jahr als ihr eigentliches Geburtsjahr und schickt sich an, am 11. Juni 1926 als dem Ausfertigungstage der Bestätigungsurkunde das Jubelfest ihres hundertjährigen Bestehens zu feiern. Schon seit einem halben Jahrhundert in der Hauptsache nur noch dem Vergnügungsreiseverkehr und daneben dem Eilgutdienste gewidmet, ist sie in ihren Anfängen doch mit der Einführung und ersten Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein überhaupt so enge verknüpft, steht sie in ihrer Jugendzeit auf diesem bedeutenden Verkehrsgebiete so allgemein führend, ja bahnbrechend da, daß ihre Geschichte ein weit über ihren jetzigen Wirkungskreis hinausreichendes Interesse verdient. Man folgere nicht etwa umgekehrt, daß sie zu jenen Wunderkindern gehöre, deren Frühreife Hoffnungen auf weiteres Wachstum erweckt, die später schmerzlich enttäuscht werden. Weder ihren Aktionären ist sie etwas schuldig geblieben, noch den über anderthalb Millionen Passagieren, die sie mit ihrer Düsseldorfer Schwestergesellschaft zusammen alljährlich zwischen Düsseldorf und Mainz stromauf- und abwärts befördert, speist und tränkt. Aber ihre Gründung durch die Kölner Handelskammer in einer Zeit, die bei uns noch keine Eisenbahn kannte, ist doch von ganz anderen Absichten und Erwartungen ausgegangen und ebensosehr unter dem Zwange äußerer Verhältnisse wie aus eigener Wahl hat sie sich nach rüstig für die Modernisierung der Rheinschiffahrt durchkämpfter Jugend nicht nur unfolgerichtig, sondern auch verhältnismäßig früh auf den Ausflugs- und Vergnügungspersonenverkehr als eine Art Altenteil zurückgezogen, der den großen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten ihrer von edelstem Gemeinsinne beseelten einstigen Urheber freilich in keiner Weise mehr entsprach.

Vier Zeitabschnitte heben sich in der Geschichte unserer Gesellschaft durch Besonderheit ihres Inhalts von einander ab, von denen der erste bis zur Gründung des Düsseldorfer Schwesterunternehmens, der Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Mitel- und Niederrhein, der zweite bis zum Betriebszusammenschlusse mit letzterer, der dritte bis zum Aufgeben des Wettbewerbs mit den Personentarifen der Eisenbahn, der vierte bis in die Gegenwart reicht. Der Weltkrieg ist selbstverständlich nicht spurlos an ihr vorübergegangen, inwieweit aber seine, vorübergehend das Weiterbestehen der Gesellschaft in Frage stellenden, Nachwirkungen und die hierdurch zu verdoppelter Rührigkeit angespornte Tatkraft ihrer jetzigen Leiter einen neuen, fünften Zeitabschnitt eingeleitet haben, das festzustellen muß einer späteren Geschichtsschreibung vorbehalten bleiben. Die hochbedeutsame Vorgeschichte der Preußisch-Rheinischen bis zur Gründung im Oktober 1825 hat der Verfasser dieses Aufsatzes nach den Akten der Kölner Handelskammer besonders eingehend in einer kleinen Denkschrift „Zur Geschichte der Preußisch-Rheinischen"[1]) abgehandelt, die bis zum Erscheinen dieses Heftes im Auftrage der Jubilarin schon herausgegeben sein wird und auf die wohl hier verwiesen werden darf. Nur dreierlei sei daraus als Einleitung des folgenden, nochmals festgestellt: einmal daß die Gründer ursprünglich wenig oder gar nicht an die Personenschiffahrt dachten, sondern die Beschleunigung und Verbilligung der damaligen Rangschiffahrt mittels Ersatz des Treidelns durch die Dampfkraft, also eine Schleppschiffahrt im Auge hatten; daß ferner ihre Pläne alsbald auch den ganzen für die Schiffahrt überhaupt in Betracht kommenden Stromlauf von Rotterdam bis Basel umfaßten und deshalb ihre preußisch-rheinische Gesellschaft nur als Glied in einer diesen ganzen Stromlauf überspannenden Kette betrachteten, wobei allerdings dem preußischen Köln eine vorherrschende Rolle als Umschlagsplatz und Handelsmetropole zugedacht war; daß drittens von Köln sowohl der erste Anstoß zu diesem Plane wie hernach dessen erfolgreiche Durchführung ausgegangen sind, da die zuerst (1823) gegründete Niederländische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Rotterdam erst auf Veranlassung der Kölner Handelskammer die Fahrt auf dem Niederrhein bis Köln aufgenommen und die berühmten Versuchsreisen bis Kehl hinauf unter Röntgens Leitung veranstaltet hat, die oberrheinischen Gründungen 1825/26 aber ihren entscheidenden Impuls auch erst hierdurch empfingen. Damit indes Köln nicht zu stolz über diese geniale Führerschaft sein Haupt über die anderen erhebe, bemerken wir, daß nur ein sehr, sehr kleines Häuflein von Männern dieser Stadt in Gemeinschaft mit dem Bahnbrecher Gerhard Moritz Röntgen so hohen Ruhm verdient, während das übrige Köln wohl eher die finstere Nacht darstellte, worin jenen Sternen zu leuchten oblag.

Im Mai 1827 eröffnete die Preußisch-Rheinische ihren Dienst für den Personen- und Güterverkehr zwischen Köln und Mainz mit zunächst zwei Dampfern von je 75 PS, in Köln schloß der Niederrheindienst der Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Rotterdam (—London) und Antwerpen, in Mainz derjenige der Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main stromaufwärts an. Freilich haperte es mit letzterem derart, daß die Mainzer Gesellschaft sich schon im Jahre 1831 wieder auflöste und ihre gesamten Betriebsmittel an die Preußisch-Rheinische veräußerte, die nunmehr (1832) stromaufwärts bis Mannheim und (1833) bis Kehl fuhr. Gegen Ende dieses ersten Zeitabschnittes einer im ganzen glücklichen Entwicklung besaß die Gesellschaft acht Dampfer von zusammen 622 PS und beförderte damit 1838, im Jahre der Betriebseröffnung der 1836 gegründeten Düsseldorfer Schwestergesellschaft, 211 391 Reisende und 201 948 Zentner Waren. Auf eine erbitterte Gegnerschaft war sie von Anfang an bei den Rangschiffern gestoßen, die sich von dem Aufkommen der Güterdampfschiffahrt in ihrer Nahrung bedroht fühlten. Nur als Mittel zum Schleppen ihrer Frachtschiffe ließen sie das Dampfschiff allenfalls gelten, wozu es aber damals sowohl der unförmlichen hölzernen Frachtschiffe wie der eigenen unvollkommenen Konstruktion halber eben ganz untauglich war. Hätten diese im Zunftgeiste verknöcherten Rangschiffer vorhersehen können, eine wie bescheidene Rolle dieser gemischten Personen- und Güterdampfschiffahrt, wie sie die Preußisch-Rheinische betrieb und wie sie unter damaligen Verhältnissen allein mit Aussicht auf Erfolg betrieben werden konnte, ihrer Natur nach im zukünftigen Rheinverkehr zu spielen bestimmt war, so wären sie dem neuen Wettbewerb wohl gelassener gegenübergetreten. Von einem Gesamtverkehr im Kölner Hafen von 3 199 553 Zentnern im Jahre 1833 entfielen nur 290 344 Zentner, von insgesamt 6 513 747 Zentnern im Jahre 1855 nur 643 512 Zentner auf

[1]) „Rheinfahrt" Führer durch Geschichte, Kunst und Landschaft des Rheintals. Zum 100-jährigen Jubiläum der Köln—Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt. Bearb. v. Geh. Rat Prof. Dr. Clemen, nebst Historischem Rückblick v. Dr. Arnecke, Köln, 1926. Hsgg. v. d. Köln—Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt G. m. b. H.

Personen- und Güterdampfschiffe, also beidemale stark 9 %. Nach zollamtlichen Anschreibungen in Coblenz betrug der Anteil der Personendampfer am gesamten dort passierenden Güterverkehr im Durchschnitt der 10 Jahre 1841—50 zu Berg nur 6,9 %, zu Tal nur 8 %. Und das war in der Blütezeit dieses Dampfschiffsverkehres. Wäre die Preußisch-Rheinische nach der ersten noch unklaren Idee ihrer Gründer und dem Willen jener Rangschiffer ein Schleppschifffahrtsunternehmen geworden, so wäre sie aus einem zunächst unbrauchbaren Hilfsmittel für diese hernach in ganz anderem Maße zur gefährlichen Wettbewerberin geworden, da die angeschafften Schleppdampfer von selber die eigenen, schleppfähigen Leichter unmittelbar nach sie ziehen mußten. Eben aber, weil die Preußisch-Rheinische nicht hielt, was man sich in Kreisen der Fortschrittlichen von ihr versprochen hatte, erwuchs ihr von dieser Seite gar bald eine neue Gegnerschaft, die ihr rücksichtslose, gewinnsüchtige und zudem lokalpatriotische Ausnützung ihrer tatsächlichen Monopolstellung auf Mittel- und Oberrhein — ebenso der Rotterdamer Verbündeten unterhalb Köln — zum Vorwurf machte und in der Gründung der Düsseldorfer Schwestergesellschaft 1836 ihre äußersten Folgerungen zog. Allerdings spielten auch andere Dinge hinein, namentlich in Mainz, wo man — sehr wenig fortschrittlich — ebenso wie in Köln ein aufgehobenes Umschlagsrecht, auch gegen die Preußisch-Rheinische, mit Hartnäckigkeit weiter verteidigte. Düsseldorf und Mainz zogen an einem Strange.

Der zweite Zeitabschnitt ist infolgedessen erfüllt von einem frischfröhlichen Wettbewerbskampfe zwischen Preußisch-Rheinische und Nederl. St.-My auf der einen, Dampfschifffahrts-Gesellschaft für den Mittel- und Niederrhein auf der anderen Seite, wobei das Bündnis zwischen den beiden ersteren nicht lange hielt, sodaß, insbesondere auf Mittel- und Oberrhein, aus dem Zweikanpfe ein Dreikampf wurde. Wohlgerüstet in technischer wie finanzieller Hinsicht — vielleicht sogar schon ein wenig fett geworden — zog die Preußisch-Rheinische[1]) unter erprobter Führung ihres Verwaltungsratspräsidenten Heinrich Merkens in diesen 15-jährigen Krieg, der übrigens, wie der Weg zur Hölle mit guten Vorsätzen, mit fast ununterbrochenen Kartell-, Tarif-, Fahrplanverhandlungen und Abreden gepflastert war, ohne daß man sich jedoch innerlich und vorbehaltlos zusammenfinden konnte. Daß er schließlich nicht zur Hölle, sondern in das Elysium unverbrüchlich treuer Freundschaft führte, wie sie seit dem Betriebsgemeinschaftsvertrage von 1853 zwischen Köln und Düsseldorf besteht, gereicht beiden Parteien zu umso höherem Lobe. Nach dem Gründungsprogramm der Düsseldorferin hätte man annehmen sollen, daß es ein Kampf hauptsächlich auf dem Gebiete des Gütertransportes werden würde, den sie im Geiste ihrer Gründer und all jener Unzufriedenen doch in erster Linie vor dem Personenverkehr pflegen wollte. Mit nichten! Sie war, um bestehen zu können, sehr rasch, entsprechend der von der Preußisch-Rheinischen eingenommenen Front, einzuschwenken und den lukrativeren Personenverkehr an erster Stelle zu pflegen genötigt, womit eo ipso der Güterverkehr weiterhin das Stiefkind oder, wenn man so will, eine Auslese (Eilgutverkehr) darstellen mußte, also jedenfalls nur in beschränktem Maße gedieh. Nur im Personenverkehr hat deshalb auch der so heiße und langwierige Tarifkampf zu wesentlichen Ermäßigungen bei gleichzeitiger namhafter Erhöhung der Transportleistungen geführt, während man sich die Gütertransporte weit weniger durch Unterbietungen streitig machte. Die Preußisch-Rheinische hat für das erste halbe Jahrhundert ihres Bestehens einmal jahrzehnteweise ihre Durchschnittseinnahmen aus dem Güter- und Passagierdienste wie folgt berechnet. Die Durchschnittseinnahme für den Zentner Ladung betrug:

im 1. Jahrzehnt		1827—36	76 Pfg.
„ 2.	„	1837—46	79 Pfg.
„ 3.	„	1847—56	70 Pfg.
„ 4.	„	1857—66	61 Pfg.
„ 5.	„	1867—76	60 Pfg.

dagegen wurden für die beförderte Person eingenommen:

im 1. Jahrzehnt		7,— Mk.
„ 2.	„	2,80 Mk.
„ 3.	„	2,20 Mk.
„ 4.	„	1,15 Mk.
„ 5.	„	1,23 Mk.

Man erkennt aus letzteren Zahlen ohne weiteres, wie im 2. Dezennium der Wettbewerb Düsseldorfs, im 4. dann derjenige der Eisenbahn auf den Personentarif eingewirkt hat.

Finanziell wohlgerüstet war unsere Gesellschaft in den ihr aufgezwungenen Streit gezogen. In welche Schwierigkeiten sie zeitweise dadurch geraten ist, läßt sich nicht mehr nachweisen. Wenn man einem Mitgliede des Düsseldorfer Verwaltungsrates, der unterrichtet sein konnte, aber böswillig eingestellt war, glauben dürfte, so hätte sie infolge übergroßer Anstrengungen 1844 schon „eine sie beinahe erdrückende Schuldenlast" auf sich laden müssen und wäre „dadurch in eine höchst gefährliche Lage gebracht" worden. Etwas Wahres ist zweifellos daran. Denn der Kurs ihrer Aktien an der Kölner Börse sank im Juni 1845 vorübergehend auf 77 Br, erholte sich dann aber rasch und betrug Oktober 1847 sogar 140; auch in den folgenden Jahren hielt er sich, soweit nachweisbar, stets über pari. Damit im offensichtlichen Zusammenhange steht, daß ihr Aktienkapital, das anfangs 486 760 Mk. betragen hatte und bis 1835 auf 925 200 Mk. gestiegen war, 1845 auf 1 850 400 Mk. erhöht, also abermals verdoppelt wurde. Wie dem auch sein mag, für den Durchschnitt der ersten 50 Jahre finden wir ihre Jahresdividende mit rund 8 % berechnet, sodaß sie etwaige größere Schwierigkeiten in jener kritischen Zeit rasch überwunden haben dürfte. Wo die Düsseldorferin es inzwischen hergenommen hat, mag der liebe Himmel wissen. Ihr Verwaltungsratsmitglied v. d. Heydt findet jedenfalls die Sache gelegentlich „schauderhaft pauvre". Bei den immer wieder angeregten Kartellverhandlungen verfolgte die General Steane-Navigation-Co. in London, Großaktionärin der Düsseldorferin, die weitgehendsten Pläne, nämlich „that passengers booking in London for places an the Rhine, as far as Straßburg, should have the option of going from London to any place on the Rhine by any ship" der drei oder vier Gesellschaften. Sich in diesen englischen Pol hineinzubegeben, hätte für die beiden deutschen Gesellschaften wahrlich ein unnützes Opfer bedeutet. Noch unerwünschter wäre eine Verschmelzung der Düsseldorfer mit der Rotterdamer Gesellschaft gewesen, die auch zur Erörterung stand. Der Betriebsgemeinschaftsvertrag von 1853 dagegen entsprach so genau den Interessen Kölns und Düsseldorfs, wie man das nur wünschen konnte. Die nach außen selbständig bleibenden zwei Vertragschließenden bildeten nach innen fortan eine völlige Betriebseinheit.

[1]) Den Umfang des damaligen unmittelbaren Verkehrsgebietes und wie die Verkehrsmengen und -Einnahmen sich darin verteilten, zeigt folgende Aufstellung über die Passagier- und Gütereinschreibungen bei den Geschäftsstellen und Agenturen der Gesellschaft im Jahre 1841:

	Passagiere Zahl	Passagiere Fahrgelder Taler	Güter Ztnr.	Güter Frachten Taler
Basel a), Straßburg, Kehl	12 301	55 617	8 568	4 818
Iffelzheim, Baden-Baden a), Knielingen, Karlsruhe a)	8 948	22 967	6 666	2 312
Speyer, Mannheim, Worms, Gernsh. Darmstadt a), Oppenheim . . .	68 690	78 970	164 940	41 584
Mainz, Frankfurt a), Biebrich, Wiesbd. a)	91 179	95 273	132 392	18 577
Geisenheim, Rüdesheim, Bingen, Kreuznach a), St. Goar a) . . .	36 681	19 510	13 744	2 639
Coblenz, Ems a), Neuwied, Andernach, Linz	62 081	53 026	46 025	7 860
Königswinter, Bonn	55 055	28 245	8 100	2 276
Köln, Mülheim	69 382	82 717	194 779	42 254
Düsseldorf, Neuß	4 208	2 423	5 635	1 115
durch Kondukteure unterwegs . . .	129 676	55 252	—	—
Zusammen	538 201	494 063	580 849	123 434

a) Nur Personenverkehr.

Das mittelbare Verkehrsgebiet erstreckte sich im Süden bis nach Oberitalien, im Osten bis Hamburg, im Westen bis Havre. 1844 wurde der Dienst stromabwärts bis Wesel, 1846 bis Arnheim ausgedehnt. Neben 21 Dampfern waren vorübergehend auch zwei Schleppkähne in Betrieb.

Damit wären wir beim dritten Zeitabschnitt angelangt. Den wirksamsten Ansporn zum Friedens- und Bündnisvertrage zwischen Köln und Düsseldorf hatte der immer schärfer einsetzende Eisenbahnwettbewerb gebildet, da es schließlich doch viel wichtiger scheinen mußte, hiergegen gemeinsam Front zu machen wie sich gegenseitig Vorteile abzulisten, die dann der Bahn gegenüber doch wieder verloren gingen. So hatte man sich wegen des Verkehrs oberhalb Mannheim über 10 Jahre aufs schärfste befehdet und die Tarife auf einen wenig mehr lohnenden Stad gedrückt. 1855 mußte der Schiffahrtsverkehr dort völlig eingestellt werden, weil in Anbetracht der Selbstkosten, auf die außer den schlechten Fahrwasserverhältnissen auch die immer noch beträchtlichen Schiffahrtsabgaben steigernd einwirkten, gegen die Bahn nicht mehr aufzukommen war. Und wie hatte man sich um die Gunst ebenderselben Schienenwege den Rang abgelaufen! Während auf Elsässerseite die Preußisch-Rheinische ihre Verbindung mit Basel durch den Eisenbahnanschluß in Straßburg sicherte, hatte die Düsseldorfer Schwester in Karlsruhe antichambriert und die badische Bahn in gleicher Weise zu sich hinübergezogen. Als 1842 die neueröffnete Rheinische Eisenbahn, L. Camphausens eiserner Rhein, der Preußisch-Rheinischen wünschenswerte Zugeständnisse in Bezug auf Fahrplan, Fahrkartenausgabe und Gepäckübernahme in Köln gemacht hatte, ging die Düsseldorfer Gesellschaft, um gleiche Vorteile zu erlangen, vergeblich bis an den Minister in Berlin. Camphausen saß eben im Verwaltungsrate des ersteren, die also das Kreuz in Händen hatte und sich damit segnete. 1858 dagegen schreibt Direktor Norrenberg von der Preußisch-Rheinischen an Direktor Luckenmeyer von der Düsseldorfer Gesellschaft: „Dumont ist Mitdirektor der Rheinischen Eisenbahn und seine heutige Zeitung freut sich im Interesse der Bahn der Herankunft der Herbstnebel. Es dürfte an der Zeit sein, dieser würdigen Kölnischen Zeitung die Zähne zu zeigen". Die Verhältnisse hatten sich gründlich geändert. 1872 stellt die Zentraldirektion der badischen Staatseisenbahnen fest, daß nach ihren Aufzeichnungen von den auf Köln—Düsseldorfer Dampfbooten aufliegenden Eisenbahnfahrkarten nach dortigen Stationen in der Zeit von 1865—Juli 1872 im ganzen 17 Stück 1. Klasse und 19 Stück 2. Klasse und von den bei ihr selber aufliegenden Dampfschiffahrtsbilleten in der Zeit vom Januar 1867—Juli 1872 nur ein Stück ausgegeben worden. Nach dem siegreichen Kriege von 1870/71, der das Elsaß wieder an Deutschland brachte, machten die vereinigten Gesellschaften noch einen mutigen Versuch zur Rückeroberung Straßburgs auch für ihren Verkehr. Die Rheinzölle waren inzwischen freilich ganz weggefallen und auch zur Verbesserung des Fahrwassers hatte man schon etwas getan. Gegen die Tarife und Fahrzeiten der Eisenbahn war aber doch nicht mehr aufzukommen, die Straßburgfahrten lieferten trostlose Ergebnisse und mußten 1875 wieder eingestellt werden. Auch hier welch' greller Kontrast gegen jene Zeiten, als 1841 die Straßburg—Baseler Eisenbahn feierlich eröffnet und bei dieser Gelegenheit an zwei Oberrheindampfern der Preußisch-Rheinischen, „Stadt Straßburg" und „Graf von Paris" die Taufe vollzogen wurde. „Meine Herren von der Kölner Gesellschaft!" rief der Präfekt in einer schwungvollen Rede aus, „Sie haben der Dampfschiffahrt auf dem Rhein einen wundervollen Aufschwung verliehen. Ehre sei Ihnen! Sie haben für das Wohl der Menschheit, für die Befestigung des Friedens mehr getan, als man von einer auf die Grenzen eines Flusses beschränkten Handelsgesellschaft zu erhoffen berechtigt war. Sagen Sie Ihren Landsleuten, daß unsere Vaterlandsliebe frei von Nationalhaß ist!" usw. Weder der Herr Präfekt noch die elsässische Eisenbahn hatten es ehrlich genug gemeint.

In dem Jahre 1855 des Betriebszusammenschlusses beförderten „die Preußisch-Rheinische" 576 091 Passagiere auf 90 635 Meilen für 347 087 Taler Fahrgeld, die Düsseldorfer Gesellschaft 428 966 Passagiere auf 73 739 Meilen für 302 967 Taler, beide zusammen also 1 005 057 Passagiere auf 164 374 Meilen für 650 054 Taler. Im Jahre vorher waren es bei ersterer 601 982, bei letzterer nur 365 697 Passagiere gewesen. Ihre damaligen Leistungen im Gütertransport sind aus folgender Zusammenstellung des Emmerich und Coblenz passierenden Personenbootverkehrs ersichtlich, die auch die Leistungen der konkurrierenden Nederl. St.-My im einzelnen und einiger kleinerer, außerdem vorhandener Gesellschaft in der Gesamtsumme berücksichtigt.

	1853	1854
	in Emmerich angeschrieben:	
Kölner Gesellschaft	45 352 Ztr.	43 127 Ztr.
Düsseldorfer Gesellschaft . .	116 102 Ztr.	146 623 Ztr.
Rotterdamer Gesellschaft[1]) .	388 631 Ztr.	286 775 Ztr.
Pers.-Dampfschiffahrt überh.	653 877 Ztr.	618 473 Ztr.
	in Coblenz angeschrieben:	
Kölner Gesellschaft	248 287 Ztr.	230 795 Ztr.
Düsseldorfer Gesellschaft . .	236 374 Ztr.	248 929 Ztr.
Rotterdamer Gesellschaft[1]) .	427 965 Ztr.	384 348 Ztr.
Pers.-Dampfschiffahrt überh.	986 653 Ztr.	995 507 Ztr.

1855 hatten auf dem Rhein in Betrieb:

die Kölner Gesellschaft 17 Personendampfer mit 2 006 PS und 17 912 Ztr. Ladefähigkeit,

die Düsseldorfer Gesellschaft 11 Personendampfer mit 950 PS und 13 545 Ztr. Ladefähigkeit,

die Rotterdamer Gesellschaft 11 Personendampfer mit 940 PS und 13 825 Ztr. Ladefähigkeit,

alle Personen-Dampfschiff.-Ges. 50 Personendampfer mit 4 282 PS und 51 362 Ztr. Ladefähigkeit.

Die Rotterdamer Gesellschaft ist mit Angaben über ihren Passagierverkehr von jeher fast noch mehr als zurückhaltend gewesen. Nach Mitteilung des Hauptzollamtes Emmerich passierten auf ihren Schiffen beispielsweise dort 1868: 9 966 Personen, 1869: 13 632 Personen, 1870: 10 838 Personen, also nur eine recht geringfügige Anzahl.

Nach Beendigung des unvermeidlichen Rückzuges vor dem übermächtigen Andringen der Eisenbahn auf das für eine Personen-Güterdampfschiffahrt auf dem Rhein dauernd haltbare Gebiet — eines Rückzuges übrigens, der selbst auf dem Gebiete des Güterverkehrs nichts weniger als eine Einbuße schlechthin vorstellt, da z. B. im Jahrzehnt 1896—1905 von beiden vereinigten Gesellschaften durchschnittlich 1 769 280 Ztr. pro Jahr befördert wurden gegen rd. 1 Million Zentner im Jahre 1860 — setzt der vierte Zeitabschnitt in der Geschichte der Preußisch-Rheinischen ein, der zwar länger ist als die drei anderen zusammen, aber selber glatt und schlicht verläuft wie eine Eisenbahn und dem Erzähler nichts Bemerkenswerteres als zufriedenstellende Betriebsergebnisse darbietet, abgesehen von dem großen Bergsturze des Weltkrieges, der auch hier viel verschüttet und anstrengende, unverdrossene Aufräumungsarbeiten nötig gemacht hat. Wir könnten schließen. Aber wer darf Geschichte der Preußisch-Rheinischen schreiben, ohne, wenn auch nur mit wenigem, der gastronomischen Seite ihrer Entwicklung gerecht geworden zu sein? Also zu Merken's Zeit bekam man im Pavillon eines Kölner Bootes für einen Thaler preuß. Cour. mittags zum mindesten 1. eine kräftige Fleischbrühe, 2. Rostbeaf mit Kartoffeln und Sauce, 3. zwei Gemüse mit Fleischbeilage, 4. zwei Ragouts, 5. zwei Entremets, 6. zwei Braten mit Salat, 7. Konfitüren, 8. Dessert. A l l e s r e i c h l i c h. In der großen Kajüte gab es für 16 Sgr. entsprechend wenigstens siebenerlei und auf dem dritten Platz (Vorkajüte) aß man für 8 Sgr. außer Suppe frisches Rindfleisch oder Rostbeaf mit Beilage und Gemüse mit Braten und Kartoffeln, wozu noch ein halber Krug Bier geschenkt wurde.

[1]) Auch Leichter-Dienst!

Mathissen, der Dichter, schreibt von einer Rheinreise auf der Kölner „Concordia", daß, wenn die alten Sybariten wieder auferständen, sie sich kaum etwas Besseres würden wünschen können. Auch die Küche der Düsseldorfer Boote stand von jeher in gutem Rufe. Manche, wahrscheinlich Düsseldorfer, haben sie sogar noch höher gelobt. Auch nach der Betriebsvereinigung ist darin keine Aenderung zum Schlechten eingetreten. Man lasse sich durch die drollige Klage eines unzufriedenen Engländers nicht irre machen, der 1858 von den Köln-Düsseldorfer Dampfern behauptet: „The table d'hote has become a delusion and a snare; there is a gread deal for the eye, marvel ously little and that little execcably bad for the stomach". Sogar von „brigandage" hat die „Times" in diesem Zusammenhange geschrieben und unsere Gesellschaften regelrecht schlecht gemacht. Von anderer Seite sind niemals solche Beschwerden laut geworden. In noch höherem Ruhm als Küche und Bedienung auf den Kölner Booten stand und steht der Weinkeller der Preußisch-Rheinischen. Schon der erste langjährige und allgewaltige Präsident ihres Verwaltungsrates, Heinrich Merkens, legte größts Gewicht auf gute, preiswerte Weine und seine Nachfolger im Amt bis auf den heutigen Tag haben ihm allezeit darin nachgeeifert. Besonders in diesem Jahre verdient das Beachtung, wo es auf das weitere Blühen und Gedeihen der Preußisch-Rheinischen und ihrer Düsseldorfer Schwester mit einem rechtschaffenen Tropfen anzustoßen gilt.

Die Binnenschiffahrt bei der Beratung des Verkehrshaushalts im Reichstag

(Fortsetzung aus Nr. 4)

Abgeordneter Giesberts (Z.): „ Bezüglich der Wasserstraßenpolitik bedauere ich nur, daß wir nicht mehr Geld in den Etat eingestellt haben, um in dieser Zeit der riesigen Arbeitslosigkeit auf dem Wege der Notstandsarbeiten durch produktive Erwerbslosenfürsorge die Kanalbauten zu forcieren. (Zuruf von den Kommunisten: Die Zentrumsfraktion hat alle Anträge abgelehnt!) Ja lieber Kollege, so kann man keine Politik machen, daß man einfach einen Antrag stellt und der Ausschuß ihn annimmt, damit haben wir das Geld noch nicht. Ich betrachte das als mangelnde Voraussicht bei der Etatsaufstellung selbst. Ich hätte gewünscht, daß man die Titel für die Kanalbauten reichlicher ausgestattet hätte; denn es war immer eine kluge Politik besonders der preußischen Verwaltung, in Zeiten der Not und wirtschaftlicher Krisen nicht bloß Aufträge hinauszugeben, sondern auch die Bauten in Angriff zu nehmen. Wir können das jetzt leider nicht mehr machen. Ich bitte aber den Herrn Verkehrsminister, für das, was er sich jetzt vorgenommen hat, sich einzusetzen und sich von niemand beeinflussen zu lassen. Das Kanalbauprogramm, das er vorgelegt hat, ist äußerst maßvoll. Ich möchte ihn auch noch besonders bitten, sich nicht durch die Agitation beeinflussen zu lassen, die jetzt gegen die Neckarkanalisierung in Berlin, speziell auch im Reichstag heftig betrieben wird, nicht von Mitgliedern des Reichstages, sondern von Leuten, die außerhalb des Reichstages stehen. Die Frage der Neckarkanalisierung ist nicht bloß eine Frage landschaftlicher Schönheit, sondern in erster Linie eine Frage, die süddeutsche Wirtschaft endlich durch einen großen Kanalbau mit dem Binnenschiffahrtswesen und damit auch mit der See in Verbindung zu bringen. Da müssen andere Dinge schweigen. Also lassen Sie, Herr Minister, diese Agitation nicht an Sie herankommen. Sie haben auch im Ausschuß gesehen, daß er mit einer Ausnahme dem Antrag zugestimmt hat, die Neckarkanalisation weiter durchzuführen.

Bedauerlich ist der Streit über die Wasserbauverwaltung. Hier muß ich sagen — es ist vielleicht ein persönliches Empfinden, weil ich noch aus der alten Zeit der Abgeordneten stamme, wo wir noch gut erzogen waren — damit will ich nicht sagen, daß Sie schlecht erzogen sind —, aber das muß ich sagen: Auftritte wie im Haushaltsausschuß zwischen dem Vertreter Preußens und dem Reichsverkehrsminister wären früher nicht möglich gewesen und waren außerordentlich peinlich für uns alle. Wenn die Sache delikat ist und noch nicht entschieden ist, dann müssen sich die Herren im Reichsrat raufen. Der Herr Reichsverkehrsminister ist an der Sache nicht schuldig, sondern die Vertreter der Länder, die die Frage anschnitten. Ich möchte aber auch, daß man hier eine Verständigung sucht. Moralisch ist ja das Reichsverkehrsministerium im Recht, es hat die Berechtigung, nachdem sie die Reichswasserstraßen als einzige Behörde zu bewirtschaften hat, auch eine entsprechende Reichsorganisation für die Wasserstraßen zu schaffen. Es muß auch hier bei gutem Willen ein Mittelding geben, das die Länder befriedigt. Man soll nicht starrköpfig sein. Die Prinzipienreiterei ist das Unglücklichste, was es gibt. Praktische Leute finden immer Mittel, um Gegensätze auszugleichen. Vor allem muß die Autorität des Reichs in der Wasserstraßenfrage unbedingt erhalten bleiben."

Abgeordneter Dr. Hanemann (DNV.): „Als im Etat des Jahres 1925 jene 7,5 Millionen als Bruchteil einer auf insgesamt 71 Millionen Mark veranschlagten, aber wahrscheinlich sehr viel weitergehenden Summe angefordert wurden, die als Anteil des Reiches für den Ausbau der Neckarstrasse oberhalb Heidelberg bis Heilbronn bestimmt waren, haben wir seiner Zeit eine interfraktionelle kleine Anfrage hier im Reichstage eingebracht, und zwar ausgehend ausschließlich von jenen wirtschaftlichen Erwägungen, die mehr als je im Jahr 1925 aufgetreten sind und sich damit beschäftigten, von verschiedenen Seiten aus die Rentabilität des beabsichtigten Kanals einer sehr ernsthaften Kritik zu unterziehen. Diese kleine Anfrage richtete an die Regierung die Bitte, sie möchte Aufschluß geben über die neuerlich gegen die Fortführung des Kanals oberhalb Heidelbergs — nicht unterhalb Heidelbergs — erhobenen Einwendungen in wirtschaftlicher und finanzieller Hinsicht und möchte so freundlich sein, vor Beginn der Weiterarbeiten dem Reichstag eine Denkschrift hierüber vorzulegen.

Die Antwort der Regierung, die auf diese kleine Anfrage erteilt worden ist, hat uns nicht befriedigt. Sie hat lediglich früheren Voraussetzungen Tatsachen und Annahmen wiedergegeben, hat dargelegt, was bis jetzt fertiggestellt ist, was noch unbedingt fertiggestellt werden müßte und schloß mit der Mitteilung, daß zwar nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge „die Kraftwerke wegen der technischen Verbesserungen auf dem Gebiet der Wärmekraftwerke nicht mehr imstande wären, die Baukosten zu verzinsen und zu tilgen", wie man das früher immer angenommen und angeführt hatte, um das Kanalprojekt mundgerecht zu machen, „daß aber im Interesse der Schiffahrt und zur Förderung von Handel und Industrie die Kanalisierung zunächst bis Heilbronn in Aussicht genommen sei und durchgeführt werden müsse. Alles Nähere sollte in einer erschöpfenden Denkschrift dem Reichstag mitgeteilt werden."

Das war im Sommer vergangenen Jahres. Bis zum heutigen Tage liegt uns die Denkschrift noch nicht vor. Sie ist immer noch in Bearbeitung bei der Regierung, der Reichstag hat sie noch nicht bekommen.

Nun wurde mit Drucksache 1768 ein Antrag unserer Fraktion gestellt, wenigstens solange mit der Fortführung des Baues — nicht mit der Fertigstellung der bereits angefangenen Arbeit, diese ist ganz selbstverständlich — einzuhalten, bis jene Denkschrift vorgelegt worden sei und der Reichstag erneut Beschluß gefaßt hätte. Ich habe mir erlaubt, diesen Antrag am 20. Januar d. Js. hier zu begründen. Der Antrag wurde abgelehnt. Im Verkehrsausschuß des Reichstags wurde die Sache beim neuen Etat wieder besprochen. Ich habe auch da wieder längere Ausführungen gemacht, auf die ich hier ebenso wie auf die früher im Plenum gemachten Ausführungen im wesentlichen zurückgreifen darf. Das Ergebnis der Beratung war, daß der Verkehrsausschuß beschloß, dem Plenum bezw. dem Haushaltsausschuß vorzuschlagen, den Ausbau des Kanals fortzusetzen und dafür die nötigen Mittel bereitzustellen, und zwar wurde dieser Beschluß mit einer Mehrheit von 14 gegen 2 Stimmen gefaßt.

Nun liegt uns der neue Etat vor. Darin werden ebenfalls wieder rund 4 Millionen zur Fortführung der Arbeiten der Neckarkanalisierung angefordert. So gut wie von anderer Seite die Gesichtspunkte in den Vordergrund geschoben sind, die für die Weiterführung des Kanals sprechen, so sehr möchte ich angesichts der gesamten Sachlage nochmals zur Vorsicht und zu abwägender Betrachtung mahnen. Wir wissen, daß im September vergangenen Jahres der Verkehrsausschuß jene Informationsreise ab Heilbronn bis Heidelberg gemacht hat, die in der Presse eine geteilte Aufnahme fand. Auf die Einzelheiten will ich hier nicht eingehen. Ich unterlasse auch jede persönliche Kritik und jede persönliche Stellungnahme zu dem Kanalprojekt als solchem, ich weiß mich frei von jeder Voreingenommenheit. Die Gründe aber, die für die Fortführung des Kanalprojektes vorgebracht worden sind, also das Interesse der Schiffahrt, die Förderung von Handel und Industrie — ohne Angabe der Einzelgründe — auf der einen Seite und die Gründe, die von der Gegenseite, und zwar von den verschiedensten Seiten geltend gemacht worden sind, und die ich mir besonders im Verkehrsausschuß vorzutragen erlaubt habe, die geltend gemacht werden in jener Schrift „Ein Mißgriff der Reichskanalpolitik", von der Universität Heidelberg, von dem Verband zum Schutz des Neckartals, aber auch von der Stadtverwaltung Heidelberg selbst — trotz ihrer früheren kanalfreundlichen Einstellung —, die Urteile berufener Wasserbaukenner — ich habe im Verkehrsausschuß den Oberbaurat Kupferschmidt und andere genannt —, die Eingabe, die von der wirtschaftlich doch auch nicht ganz auf den Kopf gefallenen Leitung der Badischen Anilin- und Sodafabrik unmittelbar an den Reichskanzler gemacht worden ist, die Stellungnahme verschiedener wirtschaftlicher Interessenverbände, die gerade am Neckar sitzen — ich sehe da von den Wünschen verschiedener kleiner Gemeinden am Neckar, die gegenteiliger Ansicht sind, ab — und die Ausführungen, die in der „Kölnischen Zeitung" erst im November vorigen Jahres von einem rheinischen Großreeder erschienen sind, müssen uns doch in ihrem Zusammenhang dazu bringen, der Ausgabe, wie sie uns hier angesonnen wird, Vorsicht entgegenzubringen. Namentlich die letztere Kundgebung, die die Konkurrenzfäigkeit der Eisenbahn im Vergleich zur Wasserkunststraße kritisch beleuchtet, die darauf hinweist, wie immer mehr der unmittelbare Bezug von Kohle aus dem Rheinland nach Württemberg ab Zeche per Waggon unter Umgehung aller Umschlagshäfen einsetzt, die betont, daß eine dem bereits in Ausführung befindlichen Main—Donau-Kanal fast parallel laufende Kanallinie eigentlich kaum zu ertragen wäre, und weiter hervorhebt, wie das Schrumpfen der Verkehrsmengen überhaupt im umgekehrten Verhältnis zu den ständig leistungsfähiger werdenden Transportanlagen steht, verdient Beachtung. Was hierzu seitens der Kanalfreunde und der Regierung im Ausschuß vorgetragen worden ist, ist meiner Ansicht nicht so durchschlagend, daß dadurch die Bedenken entkräftet wären.

— Sie sind ja auch Württemberger, Herr Keil, es waren damals zufällig fast nur Württemberger im Verkehrsausschuß. Meine Damen und Herren! Es ist mir unverständlich, weshalb man sich nicht der Mühe unterziehen will, an Hand der versprochenen Denkschrift, die ja noch einmal auf alles zurückkommen will, genau nachzuprüfen, ob diese Hundert-Millionen-Ausgabe vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gerechtfertigt ist, bevor man an die Weiterführung des Kanalbaues herangeht.

Es ist vorhin von der Beschäftigung von Arbeitslosen gesprochen worden. Die Regierung hat bereits zugegeben, daß eine Rentabilität des Kanals von vornherein nicht mehr behauptet werden könne. Man täte also besser daran, statt die Millionen in ein Unternehmen hineinzustecken, das wirtschaftlich nichts bringt und wahrscheinlich auch in absehbarer Zeit nichts bringen wird, sie lieber zu einem großzügigen, leistungsfähigen und dem heutigen Stand der Beanspruchung entsprechenden Straßennetz für den wachsenden Auto- und Lastkraftwagenverkehr zu verwenden. Dann können Arbeitslose in viel größerem Umfange beschäftigt werden, als bei einem stückweise fortgesetzten Kanalbau.

Es sind von dem Heidelberger Ausschuß zur Erhaltung des Neckartales noch eine ganze Reihe verschiedener Vorschläge dahin gemacht worden — sie wurden im Ausschuß vorgetragen —, nach welchen Richtungen hin er eine Ergänzung der Denkschrift für wünschenswert erachte. Ich möchte Sie hier nochmals bitten, nachdem tatsächlich die wirtschaftlichen und finanzpolitischen Grundlagen dieses ganzen Kanalprojektes ab Heidelberg aufs schwerste erschüttert worden sind, auch für die Zukunft in diesem Etat jetzt nicht von neuem die Einwilligung zu noch nicht angefangenen Arbeiten zu geben, ehe wir uns nicht noch einmal über die Grundlagen klar geworden sind und alles das nachgeprüft haben, was in der uns in Aussicht gestellten Denkschrift stehen soll. Der Gesichtspunkt, daß wir, weil wir A gesagt hätten, nun auch B sagen müßten, trifft nicht zu. Ebenso weiß ich aus Württemberg selbst, daß durchaus nicht eine einmütige Begeisterung für die Fortführung des Kanals besteht.

Ich habe mich im wesentlichen auf Darlegungen wirtschaftlicher Art beschränkt. Es kommen aber auch noch andere Gründe in Betracht, Gründe gesundheitlicher und kultureller Art. Wir brauchen uns hierzu nur einmal zu vergegenwärtigen, welche Unzahl größerer und kleinerer Niederlassungen und Ortschaften am Neckar liegen, die alle ihre Abwässer in den Neckar hineinleiten, der nun alle paar Kilometer durch ein Stauwerk abgedämmt wird und doch oft sehr wenig Wasser hat. Auch solche Bedenken müssen berücksichtigt werden, abgesehen von dem ästhetisch und kulturellen Bedenken einer — ich will einen scharfen Ausdruck gebrauchen — Verschandelung des Neckarstrombildes und des Neckartales."

Reichsverkehrsminister Dr. Krohne: „Meine Herren, was die Wasserstraßen angeht, so möchte ich nicht der Versuchung erliegen, Sie mit dem ganzen Fragenkomplex der Wasserstraßenorganisation — verzeihen sie den Ausdruck — hier noch einmal zu elenden. Die Sache ist nun fünf Jahre alt, und diese Geschichte muß endlich einmal zu Ende gebracht werden. Die väterliche Ermahnung, die der Herr Abgeordnete Giesberts mir hat zuteil werden lassen, war sicher sehr gut gemeint, aber ich fürchte, einen großen Erfolg wird sie nicht haben können. Das werden mir die Herren wohl bestätigen, die im Haushaltsausschuß der auch von mir außerordentlich bedauerten Auseinandersetzung mit einem Land beigewohnt haben. Hier kann es nur noch ein Handeln geben, und zwar ein Handeln von Seiten des Reichs; der Staatsgerichtshof hat zunächst ja die Atmosphäre gereinigt.

Dabei bemerke ich ausdrücklich, daß mir nichts ferner liegt, als irgendwie in Rechte und in tatsächlich verschieden gelagerte Verhältnisse der einzelnen Länder einzugreifen und hier zu schematisieren und zu uniformieren. Das liegt mir absolut fern, und die Verhandlungen mit den Ländern werden ja ergeben, inwieweit und in welcher Weise den berechtigten Wünschen nicht aus Prestigegründen, sondern aus sachlichen Gründen Rechnung getragen werden kann.

Was die Kanalpläne angeht, so glaube ich, nicht noch einmal das wiederholen zu sollen, was ich im vorigen Jahre Ihnen zu entwickeln mir erlaubt habe. Im wesentlichen ist es ja auch von den Herren, welche zur Sache gesprochen haben, bereits dargelegt worden. Ich hoffe, daß es gelingt, wenn der Anleiheweg beschritten wird — um den allein kann es sich handeln, der Herr Berichterstatter hat durchaus recht, wenn er das sehr stark unterstrichen hat, und ich habe diese Auffassung stets gehabt —, daß es gelingt, nachdem etwas mehr Klarheit in die Anleihemöglichkeit auch hinsichtlich der Höhe des Zinsfußes, der Ausgabe und der Rückzahlung gekommen ist, dieses ganz beschränkte und enge Wasserstraßenprogramm zur Ausführung zu bringen.

Zu diesem Programm möchte ich nur die eine Wasserstraße noch mit erwähnen, welche oben im Nordwesten liegt, den sogenannten Küstenkanal, der von der Ems über die Hunte nach der Weser geht, der nicht vielleicht so ganz vordringliche Verkehrsnotwendigkeiten in sich schließt, der aber in der glücklichen Lage ist, gleichzeitig ein vollständig verödetes und verwüstetes Oedlandgebiet mit aufzuschließen und schon aus diesem Grunde eine Notwendigkeit geworden ist, und der weiter den Vorzug hat, daß er verhältnismäßig sehr wenig Geld kostet.

Meine Herren, ich bedauere, in der Neckarfrage meine Auffassung nicht ändern zu können. Ich muß bei der Auffassung verbleiben, welche im Verkehrsausschuß vorgetragen worden ist und dort eingehend nach allen Seiten hin beurteilt, kritisiert und unterstrichen worden ist. Ich glaube auch nicht, daß es von Seiten des Regierungstisches aus geboten ist, diese außerordentlich schwierige Frage hier in einer halb- oder dreiviertelstündigen Rede vor Ihnen zu erörtern. Ich glaube, dazu sind die Ausschüsse da, und wir glauben, unsere Pflicht in diesem Ausschuß getan zu haben, wenn wir auch leider nicht in der Lage waren, schon die Denkschrift vorzulegen, die wir aber inhaltlich Ihnen bereits vorgetragen haben und die wir Ihnen nachbringen werden.

Dann hat der Herr Berichterstatter gefragt, ob an dem Gerücht etwas wahr wäre, daß das Ausland, soweit die Ströme in Frage kommen, uns mit neuen Abgaben bedenken wollte. Mir ist davon nichts bekannt, im Gegenteil stossen wir viel eher bei der Gegenseite auf die Idee, möglichst abgabefreie Ströme zu haben, und zwar aus dem Grunde, weil in diesen Ausschüssen Herren vom Auslande sitzen, welche die Binnenwasserstraßen eigentlich wenig von den Meeresstraßen unterscheiden und denen der Gedanke, daß die Schiffahrt völlig frei sein müsse, sehr nahe liegt. Es ist nur eine Möglichkeit vorhanden, speziell bei der Elbe, weil in der Elb-Akte — der einzigen, die fertig ist — steht, daß die Elbkommission sich Einnahmequellen verschaffen darf, um ihre Ausgaben zu decken. Wir haben uns sehr heftig gegen eine Auswirkung dieser Bestimmung gesträubt, und es sieht bis jetzt nicht so aus, als wenn daraus irgendwelche Befürchtungen zu ziehen wären."

Abgeordneter Dr. Heuß (DD.): „Meine Damen und Herren! Zum Verkehrsetat in seiner breiten Auswirkung wird mein Freund Dr. Wieland Stellung nehmen, der heute am Sprechen verhindert ist. Aber da innerhalb der Generaldebatte ja nun eine Reihe von Spezialtiteln angeschnitten sind, darf ich mir ein paar Worte zu den Ausführungen des Herrn Kollegen Dr. Hanemann über den Neckarkanal erlauben, der nach unserer Empfindung ja erst in der Spezialdebatte hätte drankommen können. Dr. Hanemann hat dabei aber auch einige grundsätzliche Betrachtungen aus dieser Einzelfrage abgeleitet, und zu denen möchte ich ganz allgemein zunächst einiges sagen dürfen; der ganze Gesichtspunkt der gefundenen oder nicht gefundenen „Rentabilität", den er in den Vordergrund seiner Erwägungen gestellt hat, ist an sich abwegig bei dem vorliegenden Kanalprojekt wie bei jedem Kanalprojekt. Sie werden mit derselben Unsicherheit einer Rentenberechnung, mit der Sie an dem Bau eines Kanals herumkalkulieren, behaftet sein, wenn Sie etwa die Kosten der Unterhaltung der Rheinwasserstraße auf ihre Rentabilität untersuchen wollten. Das gibt es nicht, so wenig wie es möglich ist, eine einzelne Eisenbahnstrecke isoliert auf ihre Rentabilität hin zu betrachten, sondern es liegt in der Natur aller solcher Verkehrsunternehmungen — ich wage das zu sagen, ohne „Verkehrspolitiker" zu sein —, daß die Rentabilität außerhalb einer buchmäßigen Abrechnung in der Auswirkung der gesamtvolkswirtschaftlichen Produktivität steht. Wie „rentiert" sich eine Landstraße?

Der Herr Abgeordnete Hanemann hat mit einer Plastik der sprachlichen Bildkraft, in der ihm zu folgen ich nicht ganz in der Lage bin, davon gesprochen, daß „der Kanal mundgerecht gemacht" worden sei. Was der Mund damit anfangen soll oder wird, für den er gerecht gemacht ist, ist mir etwas fraglich. Ich folge ihm in diesem allzu kühnen Bilde nicht. Aber seine Mahnung, man solle sich doch „der Mühe unterziehen", wie er sich ausdrückte, die Kanalfrage funditus durchzudenken, war vielleicht unnötig. Mit dieser Mühe beschäftigt sich meine schwäbische Heimat seit 20, seit 25 Jahren. Ich glaube, daß auch diejenigen, die nicht von Württemberg aus diese Dinge seit langem verfolgt haben, sondern die die württembergischen Dinge in dem größeren Zusammenhang sehen, nicht so vor der Prüfung des Fragenkomplexes stehen, als ob da nun plötzlich ganz neue Tatsachen vor uns getreten wären. Immerhin muß eine beschleunigte Vorlage der angekündigten Denkschrift allen Beteiligten zur weiteren Beratung und Beurteilung dringend erwünscht sein.

Sie wissen alle, daß in der Frage der Kanalisation dieses Flusses Verträge zwischen den Anliegerländern, zwischen Baden, Württemberg und Hessen abgeschlossen und rechtskräftig anerkannt sind, und Sie wissen ebenso, daß Verträge zwischen dem Reich und den Ländern mit gegenseitigen Verpflichtungen vorliegen. Und wenn Sie so gerne sonst die Melodie von Treu und Glauben singen lassen, so glaube ich, daß wir sie auch in diesem spröden und nüchternen Zusammenhang nicht vergessen sollten.

Ich will mich, zumal ich sozusagen aus dem Handgelenk zu sprechen habe, nicht auf den Kampf mit den Ziffern einlassen; ich habe auch die mancherlei Begutachtungen, unter denen sich eine positive Stellung gerade auch der Mannheimer Handelskammer befindet, nicht zur Hand: aber der Herr Kollege Hanemann ist ja auch in der konkreten finanziellen Argumentation zurückhaltend gewesen. Er hat uns die allgemeinen Sentiments vorgetragen aus dem Bereich der Ueberlegungen, die wir alle kennen: da wird auf einmal das Problem des billigen Kohlentransports zu einem Problem der Vergangenheit; es offenbart sich dem geistigen Auge die neue große technische Entfaltung, die vom Ruhrgebiet aus die Wärmeversorgung für ganz Mitteleuropa und von Skandinavien aus die Kraftversorgung bis nach Sizilien hinunter einrichtet. Ich habe die Empfindung, daß in solchen Darstellungen, wie sie manchmal beredt vorgetragen werden, mindestens so viel neue unberechenbare Romantik steckt, als jetzt in der idyllischen Romantik an Unberechenbarem steckt, was man jetzt annimmt retten zu sollen. Ich glaube, für mich in Anspruch nehmen zu dürfen, daß ich die ästhetisch-kulturellen Sorgen, die hier hereinklingen, nicht so ohne weiteres auf die Seite schiebe, wenn eine gesamtökonomische Notwendigkeit über rauschende

Bäche und launige Wasser und schöne Flüsse und herrliche Landschaften mit brutaler Härte hinweggehen will. Ich sehe, obwohl man mir anderwärts eine Verschiebung der Diskussion vorgeworfen hat, in dem Kampf, der von Heidelberg aus tapfer, stet und energisch geführt wird, eine Verschiebung der ästhetischen Sachlage, indem man unsere Sentimentalität in Anspruch nimmt, um Formen und Bilder, die zeitgeschichtlich geworden und auch in ihrer Wertung zeitgeschichtlich gebunden sind, schlechthin als Ewigkeitsdinge anzusehen. Ich kenne den Neckar in allen Winkeln und Wenden, ich darf von ihm wie von einem alten Verwandten sprechen, da ich selber aus einer alten Neckarschifferfamilie stamme, die durch Hunderte von Jahren ihr Schicksal auf diesem Flusse gefunden und mit diesem Fluß verbunden hat. Man soll uns doch nicht erzählen, daß hier eine an sich wundervolle und ungestörte Landschaft jetzt zerstört werden solle. Gewiß, die Landschaft ist schön und uns seelisch teuer, sie bleibt aber auch schön, wenn nun das Gefälle des Flusses nicht mehr in demselben Grade sich senkt wie bisher; sie ist nicht bloß an den Wasserspiegel gebunden, und Bahnen und Schlepper lärmen schon seit Jahren in dieser Idylle.

Wenn sich die Herren von Heidelberg gegen eine Zerstörung des herrlichen Heidelberger Stadtbildes wehren, was wir an sich völlig verstehen, so müssen wir doch dies sagen: als früher ein rücksichtsloser Privatkapitalismus schauderhafte Hotelkästen und als später die Stadt selber eine nicht sehr viel schönere Stadthalle in dieses Landschaftsbild hineinbauten, war man still, und statt die Reinigung des Anblicks zu verlangen, hat man sich an ihn gewöhnt. Man war auch still geblieben, solange die Wieblinger Stufe unterhalb Heidelbergs gebaut wurde, obwohl gerade diese einen entscheidenen Einfluß auf das Flußbild vor Heidelberg ausüben mußte. Das sind die Dinge, die bei uns in Württemberg etwas verstimmen, weil nämlich die Begeisterung der Heidelberger für ihr Landschaftsbild und für den Neckar, die wir gerne mit ihnen teilen, erst dann als Protestkraft gegen den Kanal aktiv wurde, als es sich darum handelte, oberhalb Heidelbergs weiterzubauen; Heidelberg selber war schon erreicht. Niemand in Heidelberg hat selbstverständlich heute etwas dagegen, daß drunten in Ladenburg weitergebaut wird, aber da oben bei uns in Heilbronn sollen Ruinen liegen bleiben, als ob die begonnenen Bauten nicht denselben Anspruch hätten, an den Sinn ihres Seins angeschlossen zu sein. Wenn man nun A gesagt hat — der Herr Kollege Hanemann hält ja nichts von diesem Buchstabieren, wie er uns sagte — soll man dann in der Tat, wie es werden würde, nur bis B oder C oder bis zum ersten H buchstabieren; hinten im ABC kennt man sich auch schon aus, so beim V und W herum, auf die Zwischenstücke verzichtet man, läßt sie liegen als den Torso eines einmal kräftigen Willens. So geht das nicht.

Ich gehe nicht so weit wie manche, die übertreibend behaupten wollen, daß nun der Kanal sogar nach der ästhetischen Seite um seiner interessanten technischen Anlagen willen ein neuer Reiz, eine Art von Gewinn für das Neckartal sein könne. Gewiß, Joseph Victor von Scheffels Poesie freilich wird dann wohl in manchem Betracht antiquiert sein; nach meinem ganz persönlichen Gefühl ist sie es auch sonst. Diese „Stimmung" und auch diese Form von Romantik ist vorbei und es kommt ein etwas herberer Zug in diese Dinge hinein, der, wenn anständig gebaut wird, an Künstlerischem, an Kulturellem, an Formalem, eine bessere und kräftigere Romantik als die etwas flau gewordene, die mit Scheffel verbunden ist, heraufführen kann und muß und wird.

Davon spreche ich aber, da es sich heute schließlich ja um den Verkehrsetat handelt, nicht weiter, sondern will nur meine Verwunderung darüber aussprechen, daß der Herr Abgeordnete Dr. Hanemann in der Lage war, zu sagen: Wir stellen den Antrag, die Sache vorläufig zu vertagen. Wir, also die Deutschnationalen! (Abgeordneter Dr. Hanemann: Wir haben nur die Zurückweisung an den Haushaltsausschuß beantragt!)

— Gewiß, aber doch selbstverständlich mit der von Ihnen wiederholt ausgesprochenen Tendenz, daß der Bau über Heidelberg hinaus bei dieser Ausschußberatung fallen soll. Wir sind um deswillen etwas erstaunt über das „Wir", weil wir anderen „Wir", nämlich wir Württemberger, erst neulich eine nicht uninteressante Auseinandersetzung im Württembergischen Landtag über den Kanalbau hatten. Die Sozialdemokraten haben gelegentlich — nicht immer! — Neigung und Talent zur Pädagogik. Diese haben sie im Württembergischen Landtag praktiziert, als sie sich bei der Abstimmung über den Kanal der Stimme enthielten, um die Partei des Herrn Staatspräsidenten Bazille und seiner Freunde, die dort Regierungspartei ist, vor die Frage zu stellen, wie sie sich denn zum Weiterbau des Neckarkanals stellen würde, mit dem sehr amüsanten Ergebnis — amüsant unter dem Gesichtspunkt der Parteipolemik und der Parteitaktik —, daß nun so viele Deutschnationale und Vertreter des Bauernbundes auf einmal an die Seite der Kanalfreunde traten, um ja nicht von Württemberg aus ein Scheitern des Planes mit zu unterstützen.

Wenn jetzt häufig bei der Ziffernbetrachtung auf die große Minderheit im Württembergischen Landtag, die ich nicht mitgemacht habe, hingewiesen wird, dann gehören zu ihr in diesem Fall die Sozialdemokraten, die sich enthalten haben, um die anderen zum Ja zu zwingen, zählt man sie aber — was man tun muß — zu den Ja-Sagern hinzu, so ergibt sich eine so große Mehrheit im Württembergischen Landtag für den Kanal, wie bisher noch nie eine dort beisammen gewesen ist.

Wenn ich von diesen württembergischen Dingen gesprochen habe, dann nicht deshalb, weil wir Württemberger, mit vielleicht einigen Zahnlücken auf der Rechten, hier eine Art von überfraktioneller Einheitsfront darstellen. Es handelt sich nicht um ein Bezirksinteresse im engeren Sinne. Wir sprechen hier nicht als Lokalpatrioten, wir sprechen deshalb, weil wir wissen, daß dieses Württemberger Land in seiner Ausfuhrindustrie einen Faktor der deutschen Gesamtwirtschaft darstellt, den man nicht verkümmern lassen kann. Die Schwaben sind ein Volk, das eine sehr starke Auswanderung hat. Da sagt man uns, das ist ganz gut so, die Schwaben sollen nur in die Welt gehen! Sie machen überall eine gute Figur.

Doch, sie machen überall eine gute Figur, wo sie stehen: das Deutschtum ist bei ihnen in guter Hand und guter Seele. Sie gehen aber nicht bloß aus abenteuernder Romantik und schweifender Wanderlust und suchendem Unternehmungsgeist aus dem Land, sondern sie gehen heraus, weil in unserem Land mit seinen kleinen Verhältnissen eine so starke gegenseitige Beengung der Entfaltung der Talente, der Entwicklung der Möglichkeiten vorhanden ist, daß sie aus Not heraus müssen. Es ist für ein Volk nun nicht angenehm, seine Kinder zu verlieren, die es mit guter Schulung aufgezogen hat. Wir sehen die Kanalfrage gar nicht bloß von der Seite an, wie man manchmal meint, daß die Kalkulation der Produktion für die „Industriekapitäne" leichter werde, wenn die Kohlenfracht sinkt, sondern wir sehen sie von der Seite an, daß es dem württembergischen Volkstum möglich gemacht wird, in der eigenen Heimat für die deutsche Arbeit zu leben und in der Steigerung seiner guten Kräfte gesichert zu sein."

Abgeordneter Dauer (B. V.): „Wir haben wiederholt in entschiedener Weise dagegen Stellung genommen, daß den Ländern nun auch noch die Verwaltung der Reichswasserstraßen weggenommen werden soll. Es war ohnehin für die Länder eine starke Belastungsprobe, daß sie in den vergangenen Jahren auf ihre Finanz- und Verkehrshoheitsrechte verzichten und sie dem Reiche zum Opfer bringen

mußten. Gegen die Schaffung einer eigenen Reichswasserstraßenverwaltung in den Ländern sprechen finanzielle und gewichtige politische Gründe. In einer Zeit, wo alles nach Sparsamkeit, Geschäftsvereinfachung und nach Behördenabbau ruft, da kann und darf auch das Reichsverkehrsministerium keinen neuen, kostspieligen und überflüssigen Verwaltungsapparat aufbauen.

Die Wasserstraßen wurden bisher unbeschadet dessen, daß sie in den Besitz des Reiches übergegangen sind, in den mittleren und unteren Instanzen im Auftrag des Reiches durch die Länderbehörden verwaltet; in Bayern z. B. durch die Flußbauämter. Das Reich hat dafür eine verhältnismäßig geringe Entschädigung zu zahlen gehabt. Ich glaube, es waren für das Jahr 1925 etwa 450 000 Mark, die Bayern erhalten hat. Wird nun eine besondere Reichswasserstraßenverwaltung in den Ländern eingeführt, so wird sich die hierfür erforderliche Ausgabe in kürzester Zeit vielleicht verdreifachen. Der Verkehr auf den Wasserstraßen ist nur ein ganz geringer Ausschnitt aus dem Fragenkomplex der Wasserwirtschaft. Wird nun der historisch gewordene und gut eingespielte Apparat der Wasserstraßenverwaltung auseinandergerissen, dann führt das zu einem übertriebenen Bürokratismus und totsicher zu häufigen Kompetenzkonflikten zwischen den Behörden der Länder und den Wasserstraßenbehörden des Reiches. Das Reichsgericht hat, wie wir gehört haben, nun dahin entschieden, daß das Reich berechtigt sei, seine verfassungsmäßigen Aufgaben zur Unterhaltung der Wasserstraßen durch eigene Wasserstraßenbehörden durchzuführen. Wir bestreiten dieses Recht nicht; aber die Länder vertreten die Auffassung, daß die Verwaltung der Reichswasserstraßen wenigstens in den unteren und mittleren Instanzen durch die Länder im Auftrage des Reiches erfolgen müsse. Wir sind weit davon entfernt, den Einfluß des Reiches und des Reichsverkehrsministeriums auf die Verwaltung der Wasserstraßen irgendwie einengen zu wollen, aber wir meinen, daß das, was einfach und billig gemacht werden kann, nun nicht unbedingt kompliziert und kostspielig gemacht werden muß.

Es ist nicht notwendig, daß immer wieder neue „Wasserköpfe“ entstehen. Der Herr Reichsverkehrsminister hat nun im Haushaltsausschuß die Ansicht vertreten, daß entweder dem Reich die volle Verwaltungsgewalt in der Wasserstraßenfrage zu übertragen sei oder daß die Wasserstraßen wieder an die Länder zurückgegeben werden müßten. Ich meine, diese Auffassung geht nach beiden Seiten hin ins Extreme. Wir sind der Ansicht, daß sich bei gutem Willen eine friedliche Verständigung erzielen läßt, die den Ländern und dem Reich gerecht wird. Jeder anderen Regelung aber, die wir für unzweckmäßig und unwirtschaftlich halten, wird die Bayerische Volkspartei entschiedenen Widerstand entgegensetzen.

Daß wir in Bayern den Arbeiten an der Vollendung der Großschiffahrtsstraße Aschaffenburg—Nürnberg—Regensburg das größte Interesse entgegenbringen, ist selbstverständlich. Wir wünschen und hoffen, daß das Reichsverkehrsministerium tatkräftig mitwirkt, um das Tempo der Bauarbeiten möglichst zu beschleunigen. Je schneller der Bau vor sich geht, um so wirtschaftlicher wird er auch durchgeführt werden können. Es handelt sich hier in der Tat um ein Projekt, das von allergrößter Bedeutung ist und das nach seiner Vollendung unserer gesamten Wirtschaft zum großen Vorteil gereichen wird.

Ich möchte in diesem Zusammenhang gleich noch eine Bitte aussprechen, die mehr lokaler Bedeutung ist. Es handelt sich um folgendes: Die wiederholt vorgekommenen Hochwasserkatastrophen in Deggendorf und Umgebung wurden durch die Verbauungen in der Isar und Donau hervorgerufen, die durch den Staat, weil ganz bestimmte Interessen dafür sprachen, veranlaßt worden sind. Schon bei einer ganz unbedeutenden Erhöhung des Wasserstandes der Donau werden etwa 3000 Tagwerke des angrenzenden besten Geländes immer unter Wasser gesetzt. Dadurch entsteht natürlich ein ungemein großer Schaden. Jedesmal wird der ganze Ertrag dieses fruchtbaren Geländes ruiniert. Es handelt sich also hier nicht um eine gelegentliche Hochwasserkatastrophe, sondern um eine latente Gefahr, die unter allen Umständen beseitigt werden muß. Sie wird veranlaßt, wie ich schon gesagt habe, durch die Verbauungen der Isar und der Donau bis oberhalb Deggendorf. Die Donau ist Reichswasserstraße und wird bis nach Deggendorf in Hochwasserdämme gezwungen. Von da abwärts bricht das Wasser aus, und es entsteht so sehr leicht Hochwasser, und die umliegenden Grundstücke werden dadurch ruiniert. Der bayerische Staat ist nicht in der Lage, bei seiner heutigen Finanzlage hier erfolgreich einzugreifen. Ich möchte den Herrn Reichsverkehrsminister bitten, dafür zu sorgen, daß der jetzige unhaltbare Zustand, der die Bewohner eines ganz bestimmten Gebietes Jahr für Jahr wirtschaftlich ungeheuer schädigt, sobald wie möglich beseitigt wird. Wir halten ferner auch eine beschleunigte Wiedereinführung der früheren Wasserumschlagstarife für eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Wir erblicken in dieser Maßnahme vor allem auch die Einlösung eines auf staatspolitischer Grundlage ruhenden Versprechens der Rechtsnachfolgerin der früheren Reichsbahnverwaltung. Die Wiedereinführung von zeitgemäßen Wasserumschlagstarifen für die Donau- und Main-Schiffahrt ist besonders dringend nötig. Der jetzt zugestandene Ausnahmetarif genügt nicht, um die Wettbewerbsmöglichkeit der Schiffahrt wieder herzustellen, er genügt auch nicht, um vor allem die Kohle den bayerischen Verbrauchern zu annehmbaren und erträglichen Preisen zuzuführen.

Ein weiterer Wunsch der bayerischen Wirtschaftskreise geht dahin, daß die Binnenhäfen den Seehäfen hinsichtlich der tariflichen Vergünstigung vollständig gleichgestellt werden. Das gilt hauptsächlich auch für Ludwigshafen. Ludwigshafen darf in bezug auf die Gestaltung der Umschlagstarife auf die Dauer unter keinen Umständen schlechter gestellt werden als Mannheim. Hierfür liegt kein ersichtlicher und vertretbarer Grund vor.

Nur die Abkehr der Reichsbahn von der Ansicht: Eisenbahn oder Binnenschiffahrt, und die Aufnahme des Gedankens: Eisenbahn und Binnenschiffahrt, kann der unter schweren Bedingungen kämpfenden bayerischen Schiffahrt und Wirtschaft eine erträgliche und haltbare Existenz verschaffen. Wir halten also daran fest, daß nicht ein Auseinanderarbeiten zwischen Binnenschiffahrt und Reichsbahn unserer Wirtschaft nützen kann, sondern daß auf diesem Gebiete unter allen Umständen ein Hand-in-Hand-Arbeiten stattfinden muß.

Der kommunistische Abgeordnete Schütz ging bei seinen Ausführungen von der Stuttgarter Rede des Staatssekretärs Dr. Stieler aus, der dem Reichsverkehrsministerium den Vorwurf gemacht habe, daß es allmählich eine Konkurrenz für die Eisenbahn geworden wäre und im Bau von Wasserstraßen der Bahn entgegenarbeite. Schütz glaubt aus der derzeitigen Wasserstraßenpolitik des Reichsverkehrsministeriums schließen zu können, daß dieses sich durch die Rede Stieler's habe einschüchtern lassen und nunmehr sein Augenmerk vor allem den anderen Zweigen des Verkehrswesens zuwende. Er kritisiert — teilweise in sehr scharfer Form — die seiner Ansicht nach zu geringe Aktivität des Reichsverkehrsministers und seiner Beamten in der Frage des Ausbaues des Wasserstraßennetzes und führt aus, daß der Reichsverkehrsminister alle Ursache habe, sich vor dem Reichstage zu verantworten, warum er und das Ministerium nicht von sich aus dringender bei der Reichsregierung vorstellig geworden seien, um die nötigen Mittel anzufordern, nachdem beim Verkehrsministerium die Möglichkeit gegeben sei, die produktive Erwerbslosenfürsorge in Anwendung zu bringen.

(Fortsetzung folgt.)

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Technisches Verkehrsinstitut. An der Technischen Hochschule Braunschweig ist ein Verkehrsinstitut eingerichtet worden, das die Arbeitsgebiete umfaßt, für die die Lehrstühle: Wasserbau- und Wasserverkehrswesen, Wasserwirtschaft (Wasserbaudirektor a. D. Prof. Leichtweiß), Verkehrs- und Eisenbahnwesen (Prof. Dr. Ing. Gerstenberg), Städtischer Tiefbau und großstädtisches Verkehrswesen (wird neu besetzt) und Flugwesen (Prof. Dr. Eisenmann) zuständig sind. Das Institut steht den Interessenten in allen Fragen des Verkehrs zur Verfügung.

Die Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz. Die Verordnung betreffend die Ausführung des Gesetzes über die Versorgung der Polizeibeamten beim Reichswasserschutz ist am 29. März 1926 erlassen worden und als Reichstagsdrucksache Nr. 2215 erschienen. (Siehe Z. f. B. Heft 3 Seite 112.)

Seeschiffahrt und Reichsverkehrsministerium. Die Bearbeitung der Angelegenheiten der Seeschiffahrt ist am 1. Mai vom Reichswirtschaftsministerium auf das Reichsverkehrsministerium übergegangen. Die dem Geschäftsbereich des Reichswirtschaftsministeriums bisher angehörenden amtlichen Stellen: das Reichsschiffsvermessungsamt, das Reichsoberseeamt, die Reichskommissare bei den Seeämtern, die Reichsberufsinspektoren und die technische Kommission für die Seeschiffahrt, sowie die Fachausschüsse für das See-Fachschulwesen sind mit dem gleichen Tage dem Reichsverkehrsministerium unterstellt worden.

Schiffsmakler und Reichsbahntarifpolitik. Der Zentral-Verband deutscher Schiffsmakler, Hamburg hat am 7. Mai 1926 an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und den Herrn Reichswirtschaftsminister das nachstehende Telegramm gesandt: „Der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler, Hamburg, dem die Schiffsmaklervereinigungen sämtlicher deutschen Nord- und Ostseehäfen angeschlossen sind, sieht mit größter Besorgnis einen zunehmenden Rückgang der Güterbewegung im deutschen Küstenverkehr, verursacht durch die Tarifpolitik der Reichseisenbahnverwaltung, welche durch den Ausbau des Staffeltarifsystems, die hohen Frachten auf Nahentfernungen, sowie die Durchfuhrtarife speziell in der Ostwestrichtung, die Zubringerverkehre zu den nicht über ausreichende Seehafenausnahmetarife verfügenden Seehäfen, allmählich zum Erliegen bringen muß. / Die volkswirtschaftliche Aufgabe der Küstenschiffahrt ist die Aufrechterhaltung regelmäßiger Schiffsverbindungen mit den deutschen Ueberseehäfen, um auch den weniger günstig gelegenen Landesteilen die Ausfuhr nach den ausländischen Märkten zu ermöglichen. Durch die tarifarische Abdrängung der bisher in die Interessen der Seehäfen fallenden Güter auf den direkten Bahnweg ist die Küstenschiffahrt in hohem Maße notleidend geworden, sodaß mit Einstellung wichtiger Linienverkehre gerechnet werden muß. Abhilfe erscheint nur möglich durch Wiederherstellung der Tarifgestaltung, wie sie sich in gesundem Ausgleich der Wettbewerbsverhältnisse zwischen Eisenbahn und Schiffahrt auf Grund 40-jähriger Friedenserfahrung organisch entwickelt hatte."

Seeverkehr der deutschen Niederrheinhäfen. Der Seedienst der Kölner Reederei, die zwischen Köln und London einen Dienst mit Rheinseedampfern betrieb, erfährt jetzt eine bedeutende Ausdehnung. Sie will jetzt mit der Stettiner Firma R. C. Griebel, der 1773 gegründeten ältesten Reederei Deutschlands, eine gemeinsame Linie Köln—Stettin einrichten. Angelaufen werden außer Köln und Stettin Düsseldorf und Duisburg. Das bedeutet eine erfreuliche Erweiterung des noch bedeutender Steigerung fähigen direkten Seeverkehrs der deutschen Niederrheinhäfen. H. M. B.

Die Hafenverwaltung in Kehl. Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat am 26. April 1926 folgenden Beschluß gefaßt:

„In Anbetracht des von der französischen Vertretung am 6. Januar 1926 gestellten Antrags, die durch Artikel 65 des Versailler Vertrags für die Häfen von Straßburg und Kehl eingerichtete Uebergangsordnung vom 10. Januar 1927 bis 10. Juli 1929 zu verlängern, beschließt die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die für die Häfen von Straßburg und Kehl eingerichtete Uebergangsordnung, die in ihren Einzelheiten durch das Sonderabkommen von Baden-Baden vom 1. März 1920 bestimmt ist, für die Zeit vom 10. Januar 1927 bis 10. Juli 1928 unter folgenden Bedingungen zu verlängern:

1. Was die Ausdehnung der französischen Zollzone in Kehl anbelangt, so sollen nach dem 1. Juni 1926 folgende Anlagen auf dem Ostufer des Beckens Nr. 1 geräumt werden: Der Ladeplatz von 10 000 qm bei 160 m Kailänge, drei Krane, davon einer von fünf Tonnen, die Silos mit der Benutzung der sie bedienenden Hebewerke. Am gleichen Tage wird auf dem Westufer das Grundstück einer Essigfabrik geräumt von 5 000 qm bei 40 m Kailänge. Infolgedessen verbleiben nach dem 1. Juni 1926 bis 10. Juli 1928 in der französischen Zollgrenze die in Artikel 11 des Baden-Badener Abkommens vom 1. März 1920 näher bezeichneten Gelände, Anlagen und Einrichtungen, nämlich der Lagerplatz von Gebrüder Röchling, der Kohlenumschlagplatz Matth. Stinnes mit zwei vollständigen Verladebühneneinrichtungen, der Lager- und Umschlagplatz der Rheinhafengesellschaft für Kohlen und sonstige Waren mit zwei Kranen Nr. 7 und Nr. 9, das Siebwerk, die Hochbahn und die Baulichkeiten des Lagerplatzes Severin Sasaph, die Fabrik Strohmeyer, Lagerhausgesellschaft Konstanz mit Erweiterungsbau und einer vollständigen Verladebühneneinrichtung, Kohlenumschlagplatz Strohmeyer, Lagerhausgesellschaft in Konstanz (preußischer Bergfiskus) mit den Verladebühneneinrichtungen.
2. Ab 10. Januar 1927 kann die deutsche Regierung, um den Verkehr zwischen den Direktoren der Häfen von Straßburg und Kehl mit der deutschen Verwaltung zu erleichtern, für den Hafen von Kehl einen Vertreter ernennen, an den sich der Direktor wenden wird. Diese Ernennung bedarf der Bestätigung durch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.
3. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, daß die französische Regierung einwilligt, am 10. Januar 1927 und wenn möglich noch früher, die Dienststelle der interalliierten Rheinschiffahrtskommission in Kehl endgültig aufheben zu lassen. Sie nimmt auch von der Erklärung Kenntnis, laut welcher die französische Regierung sich verpflichtet, gleichzeitig zu veranlassen, daß das Interventionsrecht der Militärbehörden aus Anlaß der im Hafen von Kehl auszuführenden Arbeiten wie folgt begrenzt wird: Es sollen nur etwaige Neubauten an den Rangiergleisen zwischen den Becken 1 und 2 und an den Gleisen, die diese mit der Eisenbahnstrecke Appenweier verbinden, der vorherigen Genehmigung unterliegen. Die Entscheidung soll jeweils ohne Verzug getroffen werden".

Zum Schutze des Straßburger Hafens während seines Ausbaues nach dem Kriege war bekanntlich durch den Friedensvertrag ein großer Teil des Kehler Hafens in der Form einer Betriebsgemeinschaft unter dem Straßburger Hafendirektor auf 7 Jahre mit dem Straßburger Hafen verbunden worden. Diese Frist läuft im Januar 1927 ab. Frankreich kann jedoch „nach Ablauf des sechsten Jahres die Verlängerung der Frist bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beantragen, und diese kann sie für höchstens drei Jahre bewilligen, wenn Frankreich nach Ablauf des sechsten Jahres der Ansicht sein sollte, daß der Fortschritt der Hafenbauten in Straßburg diese Verlängerung notwendig macht." (Artikel 65 Abs. 9 des Versailler Vertrages.)

Das sechste Jahr ist am 10. Januar 1926 abgelaufen. Die Erweiterung des Straßburger Hafens ist bei der Geldnot Frankreichs noch in den Anfängen, deshalb beantragte es die vorgesehene Verlängerung um drei Jahre. Die Zentralkommission hat dieser Höchstforderung nicht stattgegeben, aber zwei Jahre bewilligt. Als eine Art Entschädigung für Deutschland wird schon vom 1. Juni d. Js. an eine Verkleinerung der in demselben Artikel 65 vorgesehenen Freizone beschlossen, ferner am 10. Januar 1927, also dem Ende der ursprünglichen französischen Verwaltung, ein deutscher Unterdirektor für den Kehler Hafen gestattet und das Eingriffsrecht für Militärbehörden beschränkt. Gewisse deutsche Erweiterungsbauten werden also freigegeben.

Von der ostpreußischen Binnenschiffahrt. Der regelmäßige Tourdampferverkehr Cranzbeek—Rossitten—Nidden—Schwarzort (Nehrungsbäder) —Memel ist am 1. Mai d. Js. durch den Dampfer „Memel" mit 3-mal wöchentlichen Abfahrten in jeder Richtung auf-

genommen worden. Diese Dampferverbindung sieht ausschließlich die Beförderung von Personen vor. Zwischen Königsberg und Cranzbeek verkehren Züge im Anschluß an die Dampferabfahrten und Ankünfte. — Der Tilsiter Dampfer-Verein A.-G. nimmt am 10. Mai. d. Js. den regelmäßigen 3-mal wöchentlichen Dampferverkehr Königsberg—Danzig über Haff wieder auf. Der auf dieser Strecke in den Dienst gestellte Dampfer „Phönix" läuft auf seiner Reise nach Danzig die Häfen Pillau und Kahlberg an. Diese Linie sei besonders als visafreie Verbindung nach Danzig erwähnt. — Am 15. Mai d. Js. nimmt die Masurische Dampfer-Compagnie-Lötzen den regelmäßigen Dampferverkehr auf den Masurischen Seen mit ihren Schiffen wieder auf. Drei Strecken werden in diesem Jahr fahrplanmäßig befahren werden und zwar handelt es sich um die Strecken: Lötzen—Schimonken—Nikolaiken—Rudczanny (4-mal wöchentlich), Lötzen—Gr. Steinort—Insel Upalten und Lötzen—Schimonken (1-mal wöchentlich).

Regelung des Grenzverkehrs auf der Netze. Das Gesetz über das Abkommen zwischen Deutschland und Polen über die Verwaltung der die Grenze bildenden Strecken der Netze und der Küddow sowie über den Verkehr auf diesen Strecken, über dessen Inhalt wir in der Märznummer der Z. f. B. (Seite 114) berichtet haben, ist am 14. April d. Js. in Kraft getreten.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Bau eines Seehafens für Brüssel. Die Hafenanlagen Brüssels sind mit dem zunehmenden Anbau neuer großer Fabriken in dem eingemeindeten Gebiet von Schärbeck, Läken, Neder-over-Heembeek und Hären sowie der entsprechenden Verkehrssteigerung längs des Kanals Willebröck—Brüssel zu klein geworden. Der bereits zu Anfang dieses Jahres aufgetauchte Plan, einen an der See gelegenen Vorhafen zu bauen, wird, wie das Hamburger Fremdenblatt zu berichten weiß, durch die Projektierung eines Hafenbaues unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Läcken verwirklicht. Dieser Vorhafen soll am rechten Ufer des Kanals im Ausmaße von 2 000 m Kaimauern in modernster technischer Ausrüstung gebaut werden und sich nach den vorliegenden Plänen über eine Fläche von 8 ha 44,8 a erstrecken. Die Finanzierung der Baupläne geht unter Mithilfe des Staates wie folgt vor sich: Der Staat bringt als Sachwerteinlage der Bauunternehmerin, der „N. V. Kanal-en afen-Inrichtingen", die nötigen Grundstücke. Das Aktienkapital wird auf 71 Millionen belgische Franken erhöht. Die Regierung bekommt für ihre Einlage alle Aktien, die anläßlich der Erhöhung ausgegeben werden. Der gesamte Hafenkomplex mit all seinen Einrichtungen wird nach einem festgesetzten Termin Eigentum der Stadt Brüssel. Bis dahin bleibt die Gesellschaft Eigentümerin. Bei der Uebernahme durch die Stadt muß Brüssel die Summe von 3 Mill. Franken an den Staat zahlen als Vergütung für die heute eingebrachten Grundstücke, sie darf dabei den Gewinn, der dem Staate aus dem Betrieb des Vorhafens zufließt, in Abzug bringen. Die Regierung gibt dafür jetzt ohne Barvergütung das Terrain für den Hafen- und Wegebau her. Die Straßen müssen von der genannten Gesellschaft angelegt werden, ebenso die Ueberbrückung der Zenne. / Mit den geringen, gegenwärtig zur Verfügung stehenden Mitteln soll jedoch vorerst die Länge der Kaimauern auf 600 Meter festgesetzt werden und in entsprechendem Verhältnis auch die eigentliche Hafenanlage sowie Kran- und Gleisanlagen erfolgen.

Verkauf sequestierter Rheinschiffe. Am Freitag, den 23. April 1926 wurden in Brüssel die 49 Rheinschiffe der unter Sequester stehenden Schiffahrtsgesellschaft „La Meuse" öffentlich verkauft. Einer Meldung der „Frankfurter Zeitung" zufolge, ging diesem Verkauf eine lange und etwas dunkle Geschichte voraus. Der von der Sequester angestellte Direktor soll die Schiffe zu eigenem Nutzen verwaltet haben. Beim Ruhrkampf scheinen die Schiffe gute Dienste geleistet zu haben. Jedenfalls wurde der Verkauf immer weiter hinausgezögert und damit die günstige Zeit des Frachtenmarktes verpaßt. Das Finanzministerium stellte außerdem besonders einschränkende Verkaufsbedingungen. Die 49 Schiffe, die 50 m lang, 6,60 m breit und 2,20 bis 2,50 m tief sind, durften nur en bloc und nur an einen Belgier verkauft werden, der sie 10 Jahre lang nicht weiterverkaufen darf. Dadurch wurde die Konkurrenz der kleinen Schiffer ausgeschlossen, obgleich die belgische Regierung schon über 243 ähnliche Schiffe verfügt. / Diese Einzelheiten, die der Interpellation des Abg. Vos in der belgischen Kammer entnommen sind, dürften auch die deutsche Regierung und die ehemaligen deutschen Eigentümer interessieren, da es sich ja hier um Deutschland gutzuschreibende Werte handelt. Bei der Auktion am Freitag erhielt die Firma Plouvier die Flotte für 7 Millionen Franken, jedoch erklärte der Verkaufsleiter den Zuschlag nur als vorläufig wahrscheinlich, weil der Preis zu gering erschien. Abg. Vos bezeichnet 8 Millionen als Mindestpreis. Eine zweite Versteigerung soll im Mai stattfinden. Vos teilte außerdem zur Illustrierung noch die interessanten Sequestermethoden mit, daß heute noch 14 Schiffe der sequestierten Gesellschaft Rhenus unbewacht im Kanaldock in Antwerpen liegen und langsam verrosten.

Der Ausbau des Rhein—Rhone-Kanals. Der Rhein—Rhone-Kanal hat bekanntlich einige wunde Stellen, namentlich auf der Strecke von Mülhausen bis zur Saone, die 216 km mißt und auf ihrer Scheitelhöhe in der Nähe der ehemaligen deutsch-französischen Grenze sehr oft an Wassermangel leidet, sodaß eine durchgehende Schiffahrt nicht möglich ist. Auf einigen Strecken benützt der Kanal den Lauf des Doubs, aber auch hier zeigen sich sehr oft große Schwierigkeiten für die Schiffahrt, weil der Doubs auch nicht immer genügend Wasser führt und zudem zahlreiche Ableitungen zu Krafterzeugungszwecken alimentieren muß. Die erwähnte Strecke weist 11 Schleusen auf, die zu passieren sind und die auf der Gefällstrecke gegen den Rhein hin in Abständen von durchschnittlich 735 m sich vorfinden. Schon seit einiger Zeit arbeitet man daran, diese Strecke für Kanalschiffe von 38 m Länge und mit einem Fassungsvermögen von 280 t fahrbar zu machen. Da aber diese Erweiterungsarbeiten den Wassermangel nicht beheben können, kann der durchgehenden Schiffahrt vom Mittelmeer nach Basel und Straßburg nur durch die Erstellung eines neuen etwa 140 km langen Kanalstücks geholfen werden. Mit der ganzen Frage des Ausbaues des Rhein—Rhone-Kanals hat sich dieser Tage die Industrielle Gesellschaft von Mülhausen in einer sehr gut besuchten Versammlung befaßt, an welcher auch die Interessenten von Lyon, Straßburg, Belfort, Beaune u. a. m. vertreten waren. Nach Entgegennahme verschiedener Vorträge faßte die Versammlung folgenden Beschluß:

„Die an der Versammlung teilnehmenden Generalräte verpflichten sich, in ihren Bezirken für den Ausbau des Rhein—Rhone-Kanals einzutreten, sei es durch einen einmaligen größeren Beitrag oder durch Jahresbeiträge auf eine bestimmte Anzahl von Jahren. Die anwesenden Vertreter von 15 Handelskammern verpflichten sich, ihren Kammern den gleichen Vorschlag zu unterbreiten, um sie zur aktiven Teilnahme an dem Ausbau des Wasserweges zu bewegen, sei es durch Beitragsleistung in der Höhe der verfügbaren Gelder oder durch Abgabe des aus der Emission kleiner Noten sich ergebenden Gewinnes. Beim Handelsministerium soll die Ermächtigung nachgesucht werden zu einer Gruppierung der Handelskammern zum erwähnten Zwecke und unter den in Art. 18 und 24 des Gesetzes betr. die Handelskammern vom 9. April 1898 vorgesehenen Bedingungen."

Auf der Höhe von Valdieu zwischen Mülhausen und Belfort wird der Kanal zurzeit um 3 m vertieft, um die Wasserspeisung zu verbessern, und ein Reservebecken angelegt, das 6 Millionen cbm Wasser fassen kann. Zwischen Besançon und Fesches-le-Chatel (Belfort) sind die Arbeiten im Gange, um auf der ganzen Strecke die Normaltiefe von 2,20 m herzustellen, d. h. es werden auf der Kanalsohle Felsen weggesprengt, Baggerungen vorgenommen, welche die Arbeiten im Jahre 1927 zu Ende führen sollen. Um den großen Rhonekähnen den Zugang zu den Kanälen (canal de l'Est-canal de la Marne à la Saone-canal de Bourgogne-canal du centre-canal du Rhone au Rhin) zu ermöglichen, werden die Schleusen auf der Strecke Verdun—St. Jean de Losne auf 160 m verlängert. Auf der Strecke Mülhausen—Straßburg werden Dichtungsarbeiten vorgenommen, um die Wassergeschwindigkeit im Kanal zu verringern. Diese Arbeiten sind sehr weit vorgediehen und gestatten bereits das Schleppen ohne Vorspann und den Verkehr von Schraubenmotoren. / Im Elsaß ist eine Studienkommission eingesetzt worden zur Prüfung der Frage der Durchführung der mechanischen Traktion auf dem Rhein—Rhone-Kanal und namentlich auf dessen Hüninger Zweigstück. Die Arbeiten sind in vollem Gange und auf dem Hüninger Kanal sind auch schon praktische Versuche angestellt worden. In Basel verfolgen die Hafeninteressenten die Vorgänge mit großem Interesse und auch die wirtschaftlichen Verbände stehen nicht abseits.

handelt es sich doch um die Erleichterung der Schiffahrt auf einem neben dem Rheine als weiterer Alimentierungsweg für den Baseler Hafen in Betracht kommenden Wasserweg, der außerdem die Baseler Häfen mit dem französischen Kanalnetz in Verbindung setzt.

Monatsbericht aus den Donauländern. Hätte der Bedarf an Frachtraum nur annähernd den Vorkriegsstand erreicht, so wären die derzeit auf der Donau verkehrenden sechzehn Gesellschaften mit ihrem Schiffsraum reichlichst ausgenützt. Die bisherigen Ergebnisse der diesjährigen Kampagne beweisen aber bereits, wie nicht anders zu erwarten war, daß wir von diesem Zustand noch sehr weit entfernt sind. / In Oesterreich hat die heute lebende Generation der Donauschiffer kürzlich zum erstenmal die uralte Remorkörmethode, das „Treideln", mit anzusehen Gelegenheit gehabt. Das holländische Motorschiff „Clarice" hatte mit dem von ihm gezogenen Schlepp „Ernö" zusammen 800 t geladen; der Kapitän fürchtete bei der Bergfahrt durch den Struden, daß seine von zwei Dieselmotoren zu je 100 PS getriebenen Schrauben bei dem herrschenden Wasserstand nicht die hier nötige Manövrierfähigkeit geben werden und ließ auf den Rat eines Lotsen 13 Paar Ochsen bereitstellen, die sich dann tatsächlich als notwendig erwiesen und dem Schiffszug vorgespannt werden mußten. Den Schiffen anderer Gesellschaften kann ein derartiges Abenteuer, bei dem sich das längst verschollene Treideln so gut bewährt hat, nicht zustoßen, da sie für solche Fälle Raddampfer zur Verfügung haben. / In Ungarn hat die Kgl. Ungarisch Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft, die zu 60% im Besitz des Staates ist, auch formell nahezu die gesamte Binnenschiffahrt des Landes konzentriert, seitdem die faktisch bereits ganz unbedeutend gewordene Ungarische Binnenschiffahrts A.-G. in ihr aufgegangen ist. Aus dem Rechenschaftsbericht der Kgl. Ungarischen ist zu entnehmen, daß ihre Dampfer pro Jahr ungefähr in tausend Fahrten 700 000 Kilometer zurücklegen, die Schlepper 900 000 km mit Ladung, über 300 000 km leer. / Die Samostalna Rijecni Plovidba (Selbständige Flußschiffahrt), das staatliche Binnenschiffahrtsunternehmen Jugoslawiens, besitzt heute 21 Personendampfer mit 7 365 PS, 56 Remorköre mit 24 203 PS und 521 Schlepper mit einem Ladevermögen von 329 183 t. Die seit Auflösung des Syndikats wiederum rein private Sopska Brodavstvo Drustoo (Serbische Schiffahrtsgesellschaft) besitzt 7 Remorköre und einen kleinen Personendampfer mit zusammen 2 690 PS und 83 Schlepper mit einem Ladevermögen von 19 156 t. Sitz dieses Unternehmens ist Belgrad, ebenso der unbedeutenden kleinen Gesellschaften Biagersko i Brodavstvo Drustoo (Bagger- und Schiffahrtsgesellschaft) und Prometna Banka. Die kleine Eignerfirma Guttmann i Frank hat ihren Sitz in Pancevo. Der Kralj-Petar-Kanal (vormals Franzenskanal), der wichtige Schiffahrtsweg zwischen Donau und Theiß, bildet den Gegenstand von Auseinandersetzungen zwischen seinem Eigentümer, einer englischen Gesellschaft, und dem Staate, der ebenso wie die ehedem Oesterreich-Ungarn, mit 30% an der Gesellschaft beteiligt ist. Die Gesellschaft ist der Ansicht, daß ihr der Staat ausgedehnte Grundstücke vorenthält, auf die sie Anspruch erhebt. 1925 betrugen die Einnahmen der Gesellschaft 6,2 Millionen Dinar, die Ausgaben 5,1 Millionen. Dies stellt, abgesehen von 1923, eine gewisse Besserung des Ertrages dar; die Einnahme- und Ausgabeziffern hatten nämlich betragen 1921: 1,5 und 1,5; 1922: 3,2 und 2,2; 1923: 5 und 2,6; 1924: 4,3 und 3,9 Mill. Dinar. Die Save wird mit Hilfe kürzlich bewilligter Zusatzkredite auf der Strecke von der ehemaligen Krainer Grenze bis Podsused reguliert, wobei es sich in erster Linie um Hochwasserschutz handelt. In der Angelegenheit des Remorkördienstes im Eisernen Tor bei Sip haben die angestellten Untersuchungen ergeben, daß das von den Deutschen während des Krieges eingeführte Remorkieren mit Lokomotiven, was Kapazität und Schnelligkeit betrifft, hier immer noch die beste Methode ist. Man hat also die sieben alten kriegsgedienten Lokomotiven des deutschen Remorkeurdienst repariert und läßt sie nun hier wieder laufen. Der Hafen von Prahovo unterhalb des Eisernen Tors wird nach längst fertigen Plänen nun endlich ausgebaut werden. Das Interesse für den Dienst in der Binnenschiffahrt von SHS ist recht erheblich. Kürzlich sind wieder 37 Anwärter nach bestandener Kapitänsprüfung eingestellt worden. / Die Verhältnisse im Hafenverkehr Rumäniens sind im allgemeinen nach wie vor ungünstig. Die gefallenen Getreidepreise haben keine wesentliche Belebung mehr mit sich gebracht. Die Handelskammer Galatz propagiert eine Mustermesse. Im Sulinaarm war es einige Zeit gelungen, die Mindestfahrwassertiefe auf 20 Fuß zu erhalten, sie ist aber bereits wieder auf 17 Fuß zurückgegangen. Die Lage ist geradezu unhaltbar; bei der wechselnden Tiefe wissen die Schiffe nie recht, wie viel sie laden dürfen. Es wird eifrig gebaggert, die Durchfahrt ist aus diesem Grunde nur von 7 Uhr früh bis ½5 Uhr nachmittags gestattet, die Baggerungen wurden aber öfter durch die Witterung behindert und scheinen ja überhaupt keinen dauernden Erfolg zu haben, sodaß man früher oder später wohl doch auf das Projekt einer Schiffbarmachung des Chiliaarmes wird zurückkommen müssen. Die Frühjahrstagung der Europäischen Donaukommission in Galatz wird sich demnächst mit den trostlosen Verhältnissen im Sulinaarm zu befassen haben. Eine Delegation, welche der Tagung Bericht erstatten wird, hat soeben die Verhältnisse an Ort und Stelle gründlich studiert. Es möge als für die Zusammensetzung der Europäischen Donaukommission bezeichnend hier erwähnt sein, daß der einzige Großstaat, der an der Donau teilhat, nämlich Deutschland, nicht vertreten ist, wohl aber Frankreich, England und Italien.

Sicherung der seeschiffähigen Donau. Der „Monitorul Oficial" vom 1. April veröffentlicht einen Beschluß des Ministerrats über die Einsetzung einer Kommission zur Sicherung der Schiffahrt auf der seeschiffähigen Donau. Die Kommission setzt sich zusammen aus:

- 4 Ingenieuren, die Spezialisten für Hydraulik und Schiffahrt sind und vom Verkehrsministerium vorgeschlagen werden,
- 1 Delegierten des Finanzministeriums,
- 1 Delegierten des Ministeriums des Aeußern,
- 2 Delegierten des Ministeriums für Industrie und Handel, welche die Interessen der Seehäfen der Donau vertreten,
- dem Generaldirektor der Häfen und Wasserstraßen,
- dem Direktor der rumänischen Flußschiffahrt,
- dem Direktor des rumänischen Seedienstes,
- dem Direktor des Donauwasserdienstes.

Die Kommission hat folgende Aufgaben:

1. Ausarbeitung des Studienprogramms zur Sicherung der Schiffahrt auf der seeschiffähigen Donau und einer bequemen Ausfahrt zum Meere,
2. Aufstellung eines Programms zur Verbesserung der Einrichtungen in den rumänischen Donauhäfen in Gemäßheit der Gesetzentwürfe zur Organisation der Häfen und zur Schaffung von Freizonen,
3. Organisation dieser Studien an Ort und Stelle, sowie Durchführung dieser Programme.

Das Finanzministerium wird ermächtigt, hierzu einen außerordentlichen Kredit von 3 Millionen Lei zu eröffnen. / Weitere Zeitungsberichte aus Galatz besagen, daß in den letzten Tagen des März der Wasserstand der Barre an der Mündung des Sulinaarmes infolge starker Stürme im Schwarzen Meer um 4 Fuß auf 17 Fuß gesunken sei. Infolgedessen können größere Dampfer den Sulinaarm nicht mehr mit voller Ladung passieren, sondern sind genötigt, von ihrer für die Donauhäfen bestimmten Fracht vor der Einfahrt in die Donau in Sulina soviel in Leichterschiffe auszuladen, daß ihr Tiefgang höchstens 16 Fuß beträgt. Umgekehrt können sie vor der Ausfahrt aus Braila bezw. Galatz nur bis 16 Fuß Tiefgang Ladung aufnehmen; der übrige Teil der von ihnen aus Rumänien auszuführenden Güter muß durch Leichterschiffe nach Sulina gebracht und dort verladen werden. Diese Umladung verursacht naturgemäß eine wesentliche Verteuerung der Transportkosten und damit der beförderten Waren. / Die Presse greift diese Gelegenheit begierig auf, um gegen die unbeliebte Europäische Donaukommission den Vorwurf zu erheben, daß sie nicht rechtzeitig für die Offenhaltung des Sulinakanals in der erforderlichen Tiefe Sorge getragen habe und ihrer Aufgabe nicht gewachsen sei.

Seeleichterverkehr nach Dirschau. Der Versuch, Kohlen mit Seeleichtern ab Dirschau zu befördern, ist mißlungen. Es haben im März einmal 2 Leichter je 650 t Kohlen nach See (die Weichsel abwärts über Schiewenhorst) gebracht. Eine Absicht, diesen Versuch zu wiederholen, soll nicht mehr bestehen. Die Schwierigkeiten ergeben sich nicht nur aus der unregelmäßigen Wasserführung der Weichsel — die Leichter haben im beladenen Zustande etwa 1,50—2 m Tiefgang gehabt —, sondern vor allem aus der Versandung der Weichselmündung vor Schiewenhorst, die für Seeschiffe infolge des ständigen Wechsels der Sandbänke eine außerordentliche Gefahr darstellt.

Zulassung des Privateigentums in der russischen Binnenschiffahrt. Wie amtlich aus Moskau gemeldet wird, hat die Staatliche Planwirtschaftskommission sich für die Erweiterung der privaten Initiative in der russischen Binnenschiff-

fahrt ausgesprochen. In diesem Zusammenhang hat die Kommission ein Projekt über das Eigentumsrecht der Schiffahrtslinien, die im Innern des Landes fahren, ausgearbeitet, wodurch die früheren Bestimmungen des Nationalisierungsdekrets für Schiffe abgeändert werden. Das neue Projekt sieht neben den bestehenden staatlichen und genossenschaftlichen Schiffahrtsgesellschaften auch die Schaffung von Privatgesellschaften vor, die jedoch nicht über 100 Arbeiter beschäftigen dürfen.

Von der Wolgaschiffahrt. Zu der in der Aprilnummer unserer Zeitschrift (Seite 153) veröffentlichten Korrespondenzmeldung über eine von der Cunardlinie gemeinsam mit der Holland—Amerika-Linie übernommene Konzession für die Wolgaschiffahrt wird vom Deutsch-Russischen Verein Berlin mitgeteilt, daß diese Nachricht den Tatsachen vorauseile. Die Verhandlungen mit der Sowjetregierung über die Konzessionierung mit der Wolgaschiffahrt an ein zu bildendes ausländisches Reedereiunternehmen dauern fast ununterbrochen seit drei Jahren. An diesen Verhandlungen ist vor allem Herr Julius Hessen, der als Exponent der General Oil Company betrachtet werden kann, maßgebend beteiligt. Die General Oil Company besaß vor dem Kriege den ausschlaggebenden Einfluß auf die beiden großen Transportunternehmungen der Wolgaschiffahrt, die „Orient-Gesellschaft für Warenlager" und die mehr den Personenverkehr pflegende Gesellschaft „Kawkas i Merkurij". Die Bemühungen Hessen's gingen von Anfang an dahin, ein internationales Konsortium zur Uebernahme der Wolga-Konzession zu bilden, die zugleich bestimmte Produktionsaufgaben zu verfolgen hätte.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Verfügung über Beiträge zur großen Havarie. HGB. § 731, B. Sch. G. § 91. In § 731 HGB. — entsprechend B. Sch. G. § 91 — ist bestimmt, daß der Schiffer Güter, auf denen Havariebeiträge haften, vor deren Berichtigung oder Sicherstellung nicht aushändigen darf. Es ist in einem dem Reichsgericht vorgelegten Fall streitig geworden, wie die Havariebeiträge verwendet werden dürften, insbesondere ob die Reederei mit den Einschüssen nach Belieben verfahren könne, dergestalt, daß in praxi diese ein Betriebskapital der Reederei würden, was von Bedeutung besonders bei Währungseinschüssen wird. Das Reichsgericht nimmt dazu etwa folgendermaßen Stellung (R. G. I/42 2/25):

„Man kann nicht bei § 731 HGB. dem Wortlaute nach haften bleiben; hier würde es sich allerdings nur um ein depositum irregulare handeln, das der hingegebenen Währung zurückgezahlt werden müßte. Es hat aber die Depotstellung im Falle der großen Havarie eine Weiterbildung erfahren. Es wird in der Regel ein sogen. „Havariegroßebond" ausgestellt, das ist eine Urkunde, in der der Empfänger (oder der Ladungsbeteiligte) sich verpflichtet, die durch die Dispache festzustellenden Beiträge zu bezahlen, und es werden weiter, wenn der Schiffer sich mit der Ausstellung jenes Scheines nicht zufrieden gibt, sondern Depotstellung verlangt, die Beträge, nachdem sie durch die Dispache festgestellt sind, aus dem Depot entnommen. Es hat sich aber nicht etwa ein internationaler Brauch entwickelt, daß die Reederei nach ihrem Gutdünken mit dem gestellten Depot verfahren und es z. B. in andere Währung umwechseln darf. Wenn hier und da dennoch so verfahren wird, so ist das rechtlich unbeachtlich. Gleichgültig ist auch der Umstand, daß etwa die Dispache in Mark aufgemacht ist (und die Einschüsse somit vorgeblich auch in Mark umgewechselt werden müßten). Es liegt kein Grund vor, daß allgemein die Währung umgewechselt werden sollte, daß nicht vielmehr je nach Bedarf aus dem Währungsdepot entnommen und umgewechselt werden kann. In einem anderen Ergebnis führt auch nicht die Erwägung, daß der Reeder berechtigt sein sollte, seine Auslagen schon vor der Fertigstellung der Dispache aus den Einschüssen zu decken. Selbst wenn man dies Recht anerkennen wollte, würde der Reeder doch immer noch nicht berechtigt sein, wenn er erheblich zu hohe Einschüsse erhoben hat, mit den die Beitragspflicht übersteigenden Beträgen zu seinem Nutzen, aber zum Schaden des Ladungsbeteiligten zu verfahren. Der Reeder braucht natürlich nicht die entsprechenden Beträge in Mark entgegenzunehmen, er kann vielmehr das Währungsdepot mit dem entsprechenden Umrechnungskurs auf Basis Mark belasten und sich aus ihm in Währung zu dem kursmäßig errechneten Betrage schadlos halten. Keinesfalls braucht er die ganze Währung herausgeben und sich auf Auszahlung in Mark verweisen lassen.

(„Verkehrsrechtliche Rundschau" Nr. 4 vom 25. 4. 26.)

Einfluß eines Streiks auf den Lauf der Löschzeit. B. Sch. G. § 48. Eine im Schiffahrtsbetrieb besonders häufige Ursache für Rechtsstreitigkeiten ist die verschiedenartige Auffassung der Parteien über die Rechtswirkung von Streiks. / Wichtige Aufschlüsse über die Pflichten des Empfängers in Bezug auf die Entlöschung bei Streik einzelner Arbeiterkategorien geben die Entscheidungsgründe des OLG. Düsseldorf in einer Rheinschiffahrtssache, Urteil vom 29. 1. 26, 7 U 261 und 262/1924, die durch Hans. R. Z. Nr. 7/8 S. 262 mitgeteilt werden. / Verschiedene Rheinschiffer hatten gegen die Empfängerin ihrer Ladung, eine Weizenmühle in Düsseldorf, Ansprüche wegen Ueberschreitung der Löschzeit erhoben. Sie waren an verschiedenen Tagen im Januar 1924 im Löschhafen eingetroffen, wo ein Streik der Transportarbeiter vom 3. bis 27. 1. und ein Streik der nach Tarif bezahlten Arbeiter der Beklagten vom 9. 1. bis 5. 2. bestand. Beklagte verweigerte die Zahlung von Liegegeld für die Zeit vom 9. bis 27. 1., also für die Zeit, während der beide Streiks nebeneinander bestanden. Im übrigen erkannte sie die Forderungen der Schiffer an. Das Landgericht hat die Ansprüche der Kläger dem Grunde nach für berechtigt erklärt, eine Berufung der Beklagten wurde durch obiges Urteil zurückgewiesen, aus dessen Begründung folgendes von allgemeinem Interesse ist: / Maßgebend für die Entscheidung sind die Bestimmungen des § 48 B. Sch. G. über die Löschzeit. / Der § 48 Abs. 3 bestimmt in Satz 1. daß für die Berechnung der Löschzeit auch die Tage in Ansatz kommen, an denen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, die Ladung abzunehmen verhindert ist. Durch diese Bestimmung ist der Grundsatz zum Ausdruck gelangt, daß zunächst jeder der beiden Teile die Folgen der Hindernisse zu tragen hat, die auf seiner Seite eintreten, Satz 1 des § 48 Abs. 2 stellt als Regel hin: Die Tage kommen in Ansatz, an denen der Empfänger, wenn auch durch Zufall, verhindert ist, die Ladung abzunehmen. Der Satz 2 stellt eine Ausnahme auf: Nicht kommen die Tage in Ansatz, an denen die Löschung jeder Art von Gütern verhindert ist. Es müssen also zwei Hindernismomente, ein spezielles und ein allgemeines vorliegen. Diese dürfen allerdings nicht isoliert, sie müssen vielmehr für die Zeit, wo sie beide gleichzeitig bestehen, gemeinsam betrachtet werden. Mittelstein drückt dies in seinem Gutachten so aus: Steigert sich die Behinderung der Löschung über die besonderen Verhältnisse des einzelnen Empfängers bezw. der einzelnen Ladung hinaus zu einer allgemeinen, so soll jeder Empfänger auf dieses allgemeine Löschungshindernis sich berufen dürfen. / Darüber ferner, was unter einer Verhinderung im Sinne des Abs. 3 der §§ 48 und 49 cit. zu verstehen sei, gibt das Gesetz keine Begriffsbestimmung; es nennt in Satz 2 nur als besonders wichtige Beispiele Hochwasser und Eisgefahr. Daß unter Umständen auch Streiks solche Hinderungsgründe sind, nehmen Rechtsgelehrte und Rechtsprechung vorwiegend an. Diese Verhinderung wird jedoch von der Rechtsprechung nur bei Umständen anerkannt, die sich nicht oder nur durch unverhältnismäßige Anstrengungen beseitigen lassen, während nur erschwerende Umstände durch besondere Mittel wirksam behoben werden können. Eine Verhinderung liegt also nicht schon dann vor, wenn die Löschung nicht auf die allgemein übliche Art und Weise erfolgen kann. / Von diesen rechtlichen Erwägungen ausgehend, hat nun das Gericht die besonderen Verhältnisse bei der Beklagten genau untersucht und festgestellt, daß es ihr trotz des Streiks der eigenen Arbeiter möglich gewesen wäre, durch Verwendung ihrer nicht streikenden Meister, evtl. auch durch Büroangestellte die Löschung zu bewirken. Hierzu wäre sie nach Ansicht des Gerichts verpflichtet gewesen, denn „außergewöhnliche Verhältnisse erheischen außergewöhnliche Anstrengungen". / Die Beklagte hatte also keinen Hinderungsgrund im Sinne des § 48 Abs. 3 erwiesen und es wurde daher den Klägern nach § 49 sowohl Liegegeld als auch nach Abs. 2 Ersatz des höheren Schadens zugesprochen, der ihnen durch die Ueberschreitung der Liegezeit erwachsen war. (Gezahltes Hafengeld während dieser Zeit und nachweisbar entgangener Gewinn.)

Aushändigung einer Nachnahmesendung ohne Einziehung der Nachnahme. B. Sch. G. § 417. H. G. B. § 408. § 417. **Zwischenstaatliches Recht der Binnenschiffahrt.** B. G. B. § 7. O. L. G. München v. 5. Febr. 1926. L. 1112/25 L. / Die Beklagte übernahm im Auftrage der Klägerin die Verschiffung

von 46 Kolli mit landwirtschaftlichen Maschinen und Teilen von solchen auf der Donau von Passau nach Osijek-Jugoslavien an die Adresse der Speditionsfirma Sch. in Osijek. Die Sendung war für Tr. in Osijek bestimmt und mit einer Nachnahme in Höhe von 17 772.30 Dinar (= D.) belastet. Das die Verschiffung ausführende Schiffahrtssyndikat hat eine Agentie in Passau (die Bekl.) und eine Agentie in Osijek (erstere abgekürzt Ag. Passau, letztere Ag. Osijek). Die nach etwa 10 Tagen in Osijek eingetroffene Sendung wurde dort verzollt und bei Sch. eingelagert, schließlich am 9. 4. 24 nach längerem Briefwechsel der Beteiligten, wobei Tr. wiederholt erklärte, daß er die Einlösung der Nachnahme und die Annahme verweigere, im Lager der Ag. Osijek öffentlich versteigert. Am 9. 4. 24 teilte die Bekl. der Kl. mit, der Versteigerungserlös in Höhe von 13 500 D. sei zur Deckung ihrer eigenen Spesen und der Versteigerungskosten verwendet worden und vollständig „untergebracht". Die Kl. verlangt von der Bekl. Ersatz des Nachnahmebetrages. Das L. G. Passau hat zwar seine Zuständigkeit bejaht, aber die Klage als unbegründet abgewiesen. Die Berufung hatte keinen Erfolg. / Aus den Gründen: Die Frage, welches örtliche Recht auf den vorliegenden Frachtvertrag angewendet werden soll, ist nach den von der Rechtslehre und Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen des zwischenstaatlichen Rechtes zu entscheiden. Beide Parteien haben ihre Niederlassung in Passau, dort ist der Vertrag geschlossen, das Gut zur Beförderung übergeben und die Verschiffung begonnen worden. Es gilt daher die Anwendung in einheitlicher Weise als stillschweigend vereinbart (R. G. R. B. G. B. Vorbemerkung 7 vor § 1). Es handelt sich um ein Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf der Donau, daher gelten die §§ 26 ff. des B. Sch. G., das teilweise auf die Vorschriften des H. G. B. über den Frachtvertrag verweist. Der Frachtführer ist dem Absender gegenüber verpflichtet, das Gut nur gegen Zahlung der Nachnahme auszuhändigen, sonst haftet er wegen Verletzung seiner Vertragspflicht für den Schaden, der regelmäßig in dem Betrag der Nachnahme bestehen wird. Der Frachtführer, der die Nachnahmesendung ohne Einziehung der Nachnahme ausliefert, hat vorbehaltlich seines Rückgriffs gegen den Empfänger dem Absender sofort den Schaden zu ersetzen und darf nicht zuwarten, bis ihm der Empfänger die Nachnahme nachträglich bezahlt hat. (Staub H. G. B. § 435 A. 7; § 72 (4) E. V. O.; Eger E. V. O. (3) S. 343 ff. 347). Der Frachtbrief, der für das Verhältnis zwischen dem Absender und Frachtführer nur Beweisurkunde ist[1]), schließt andere daneben getroffene Vereinbarungen, namentlich die Bezugnahme auf allgemeine Geschäftsbedingungen, nicht aus. Hier enthielt der Frachtbrief den Vermerk „für den Frachtvertrag gelten das Betriebsreglement und die Tarife". Das Betriebsremlegent bildet daher die vereinbarte Geschäftsgrundlage; keine Partei hat es aber vorgelegt oder auch nur behauptet, daß es eine von den allgemeinen Rechtsgrundsätzen abweichende, die Haftung des Frachtführers erweiternde oder beschränkende Bestimmung enthalte. / Die Sendung kam am 5. 8. 23 in Osijek an. Tr. ersuchte am 6. 8. die Kl. telegraphisch um Uebersendung des Ursprungszeugnisses, das zur zollamtlichen Behandlung notwendig war. Das Papier wurde ihm zugesandt. Die Bekl. gab die Sendung der Firma Sch. auf Lager, jedenfalls vor dem 28. 8.; denn an diesem Tage schrieb Sch. an die Kl., sie habe die Ware verzollt und auf ihr Lager genommen; Tr. beanstande das Fehlen eines Kolli und verlange die Ermäßigung der Nachnahme um 8 000 Mark. Die Kl. ersah daraus, daß die Ware dem wirklichen Empfänger Tr. nicht ausgehändigt, sondern nur vorläufig von Sch. „auf Lager genommen" und von Tr. beanstandet war. Sie wendete sich deshalb am 29. 8. an Tr., worauf Tr. am 1. 9. seine Beanstandungen gegenüber der Kl. selbst wiederholte und sie um Ermäßigung der Nachnahme innerhalb 10 Tagen ersuchte, widrigenfalls er die bereits verzollte und eingelagerte Ware gerichtlich beschlagnahmen lasse. Da die Kl. auf das Schreiben des Tr. vom 1. 9. trotz der Fristsetzung von 10 Tagen keine Antwort gab und keine Verfügung traf, schrieb ihr Tr. am 26. 9., daß er nunmehr die Uebernahme der Sendung endgültig verweigere und sie der Kl. zur Verfügung stelle. / Daraus folgt: Die Ware ist abweichend vom Wortlaut der Adresse des Frachtbriefes an Sch. zur Verfügung des Tr. gesendet worden. Die Bekl. hat zwar die Sendung der Firma Sch. auf Lager gegeben, aber nicht zur freien Verfügung von Sch. und zur vorbehaltlosen Aushändigung an Tr. ohne Einziehung der Nachnahme; vielmehr waren alle Beteiligten darüber einig, daß der wirkliche Empfänger der Ware — Tr. — sie nur gegen Einlösung der Nachnahme erhalten und daß die Ware bis dahin zur Verfügung der Bekl. verbleiben solle. Tr. und Sch. haben das Verfügungsrecht der Bekl. stets anerkannt. Wegen der Weigerung des Tr., die Ware gegen Zahlung der Nachnahme in Empfang zu nehmen, ist sie nie in seinen unmittelbaren Besitz gelangt. Auch die Firma Sch. hat nicht als Vertreterin des Tr. Besitz und freies Verfügungsrecht erlangt, auch nicht erlangen wollen. Der Frachtbrief ist in Händen der Bekl. geblieben. Die Ware ist nur vorübergehend bei Sch. „eingelagert", später an die Bekl. zurückgegeben und in ihrem Magazin versteigert worden. Die Kl. ist von dem Ablieferungshindernis und der Einlagerung der Ware bei Sch. schon am 28. 8. benachrichtigt und fortgesetzt von den Beteiligten ersucht worden, über die Sendung anderweitig zu verfügen. Die Beklagte hat sonach dem Zweck der Nachnahme, die Aushändigung der Ware an den wirklichen Empfänger Tr., der sie bezogen und zu bezahlen hatte, nur Zug um Zug gegen Zahlung der Nachnahmebelastung zu bewirken, nicht zuwidergehandelt. Die Kl war vom Beginn des Annahmehindernisses bis zur Versteigerung jederzeit in der Lage, die Sendung zurückzunehmen. Durch die Nichterhebung der Nachnahme ist sie nicht um den Betrag geschädigt worden, sie hatte auf die Nachnahme Anspruch nur Zug um Zug gegen Aufgabe ihrer Verfügungsgewalt und gegen Aushändigung der Ware zur freien Verfügung des Tr. oder eines für ihn handelnden Dritten. Eine weitergehende Haftung als die gesetzliche Verpflichtung, die jedem Frachtführer bei einer Nachnahmebelastung obliegt, hat die Bekl. nicht übernommen. Ob formell die Firma Sch. oder Tr. im Sinne des Frachtrechts als Empfänger anzusehen ist, darauf kommt es nicht an. Entscheidend ist, daß beide Parteien von vornherein darüber einig waren, daß Tr. der wirkliche Empfänger und daß die Sendung zwar an die Adresse der Firma Sch., aber zur Verfügung des Tr. gerichtet war. / Von einer Aushändigung oder „Ausfolgung" der Ware an den Empfänger oder Adressaten kann somit hier nicht gesprochen werden. Sch. hat die Ware nicht als Vertreter des Tr. zu dessen freier Verfügung, sondern als Vertrauensmann der Bekl. und der Kl. zur vorübergehenden Verwahrung im Interesse der beiden bis zur Einlösung der Nachnahme in Besitz genommen. Nach § 52 B. Sch. G. war die Bekl., weil der wirkliche Empfänger die Annahme gegen Zahlung der Nachweise verweigerte, berechtigt, das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in anderer sicherer Weise zu hinterlegen, also nicht bloß bei sich, sondern auch bei Sch. zu ihrer eigenen Verfügung einzulagern. Durch die vorübergehende Verwahrung bei Sch. ist der Kl. auch nicht ein Schaden entstanden, weil dadurch ihr Verfügungsrecht nicht erloschen ist.

(Verkehrsrechtliche Rundschau, Nr. 4 v. 25. 4. 26.)

[1]) Anders bei dem Eisenbahnfrachtvertrag.

Zusammenstoß zwischen Lotsendampfer und Schleppdampfer. An einem Dezembermorgen, kurz nach 6 Uhr, fand im Hamburger Hafen ein Zusammenstoß zwischen dem Lotsendampfer des Hamburgischen Staates, Lotse II, und dem Schleppdampfer Pilot der Firma S. daselbst in der Nähe des Docks von Blohm & Voß statt, das rechts vom Lotsenhöft in den Strom hineinragt. Der Hamb. Staat, vertreten durch die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe, behauptete, daß den Pilot das Verschulden an dem Zusammenstoß treffe und klagte auf Ersatz des dem Lotsen II entstandenen Schadens. Das Landgericht Hamburg hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht Hamburg hat sie dem Grunde nach für berechtigt erklärt. Das Reichsgericht hat die Revision der Beklagten zurückgewiesen. / Die reichsgerichtlichen Entscheidungsgründe: Das L. G. hat festgestellt, es habe Dunkelheit, Flut, geringer Wind aus Südwest geherrscht, die Luft sei sichtig gewesen. Als der Pilot vom Fährponton schräg die Elbe kreuzend vor dem Frachtdampfer Krückau vorüber gekommen sei, habe er gesehen, daß der Lotse II vom Lotsenhöft abfahrend sich in einem Bogen elbaufwärts gewandt habe. Der Pilot habe seinen Kurs beibehalten und ein Signal von zwei kurzen Tönen gegeben, um anzuzeigen, daß er am Südufer weiter fahren wolle, wogegen der Lotse II mehr in der Mitte des Stromes aufwärts fahrend bleiben möge. Da habe der Lotse II ein Signal von einem kurzen Ton gegeben, sei nach Steuerbord abgefallen und habe dem Pilot seine Backbordseite (rotes Licht) gezeigt. Der Pilot habe sein Backbordsignal wiederholt, habe aber gleich darauf volle Kraft rückwärts gegeben und dies durch drei kurze Töne angezeigt. Der Lotse II habe, wie erwähnt Steuerbordsignal gegeben, als er den Pilot herankommen sah, und sei so dicht wie möglich an das Dock von Blohm & Voß herangegangen. Sodann habe er die Maschine auf volle Kraft rückwärts gestellt, doch habe das den Zusammenstoß nicht mehr verhindern können. Bei Beurteilung dieser Sachlage ist das Berufungsgericht zu folgendem Ergebnis gelangt. Keinem der beiden Dampfer könne zum Vorwurf gemacht werden, daß er das gegnerische Signal fahrlässig überhört oder nicht beachtet habe, ebensowenig, daß er zu schnell gefahren sei, noch daß er die Maschine zu spät auf rückwärts gestellt habe, endlich nicht,

daß er nicht ausreichend aufgepaßt habe. Dagegen sei entscheidend, daß der Pilot als das Fahrwasser kreuzende Schiff nach der Seestraßenordnung und dem Hamburger Hafengesetz die Verpflichtung zum Ausweichen gehabt habe. Deshalb habe er, als er vor Krükau vorübergekommen sei, unter Rechtsruder hinter dem Lotsen II herumfahren müssen. Dazu sei Platz genug vorhanden gewesen. Dieser Vorstoß sei für die Kollision ursächlich geworden und sei dem Pilot zum Verschulden anzurechnen. Auch der Lotse II habe objektiv unrichtig gehandelt. Er habe nach Art. 21 der Seestraßenverordnung und § 28 II des Hamburger Hafengesetzes Kurs halten müssen. Das habe er nicht getan. Diese Zuwiderhandlung sei gleichfalls kausal für den Zusammenstoß gewesen. Aber es sei ihm kein subjektives Verschulden zur Last zu legen. Er sei bestrebt gewesen, dem Gegendampfer Raum zu geben, letzterer sei überraschend vor der Krückau aufgetaucht, die Entfernung sei in der Nacht nicht auszumachen gewesen, seine Steuerfähigkeit sei geringer gewesen, da er mit der Flut fuhr, er habe seine Drehung erst gerade vollendet gehabt. Alles dies entschuldige ihn in subjektiver Richtung. Hieraus ergebe sich, daß die Klage dem Grunde nach berechtigt sei. Die hiergegen gerichteten Revisionsangriffe vermögen an den Feststellungen des Vorderrichters nichts zu ändern. (R. G. Urteil v. 10. 3. 26.)

Grenzen der Friedenspflicht des Tarifvertrages. Der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe in Berlin machte aus abgetretenen Rechten der Neuen Norddeutschen Fluß-Dampfschiffahrtsgesellschaft Schadensersatzansprüche gegen zwei Arbeitnehmerverbände, den Deutschen Verkehrsbund und den Zentralverband der Maschinisten und Heizer, geltend. Zwischen beiden Parteien war am 31. März 1922 ein Tarifvertrag abgeschlossen worden, der aus zwei Teilen bestand. Der Manteltarif, der die Arbeitsbedingungen mit Ausnahme der Lohnhöhe regelte, sollte bis zum 31. März laufen und sich immer um ein weiteres Jahr verlängern, während die Lohnvereinbarungen vom 30. September 1922 ab jedes Mal neu geregelt werden sollten. Als für Dezember 1922 eine Einigung über die Lohnhöhe nicht erzielt wurde, kam es zu Streitigkeiten und die beklagten Verbände forderten ihre Mitglieder zur Verweigerung von Ueberstunden und Sonntagsarbeit auf. Dieser Weisung folgten die Schiffer, sodaß den einzelnen Mitgliedern des klagenden Verbandes infolge verlängerter Fahrten, vermehrten Kohlenverbrauchs und verspäteter Erfüllung von Ladeverbindlichkeiten Vermögensverluste entstanden. Der klagende Verband verfolgt nunmehr den an ihn abgetretenen Schadensersatzanspruch mit der Behauptung, daß die Beklagten gegen ihre tarifliche Friedenspflicht und damit zugleich gegen die guten Sitten verstoßen hätten. / Das Landgericht Berlin gab der Klage statt, das Kammergericht wies sie ab. Im gleichen Sinne hat jetzt das Reichsgericht auf Abweisung der Klage entschieden, indem es in den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen zu der Friedenspflicht der Tarifvertragsparteien die folgenden interessanten Ausführungen macht: Die Friedenspflicht ist mit dem Wesen eines Tarifvertrages so eng verbunden, daß ohne sie die Erreichung der Rechts- und wirtschaftspolitischen Ziele, die mit dem Abschluß des Vertrages verfolgt werden, in hohem Grade gefährdet sein würde. Die Sicherung der Friedenspflicht würde aber nur eine sehr geringe und unvollkommene sein, wenn bei einem Verstoße gegen die Friedenspflicht der schuldige Vertragsteil nur dem Vertragsgegner und nicht auch dessen geschädigten einzelnen Mitgliedern ersatzpflichtig wäre. Deshalb enthält die Friedensklausel regelmäßig auch einen Vertrag zugunsten der Verbandsmitglieder. Die Friedenspflicht der Tarifvertragsparteien ist aber, wenn sie nicht im Einzelfalle durch ausdrückliche Abreden zu einer absoluten gestaltet wird, regelmäßig nur eine relative. Das heißt, es ist den Verbänden regelmäßig nicht verwehrt, sich der wirtschaftlichen Kampfmittel zu bedienen, um während des Bestehens eines Tarifvertrages tariflich nicht geregelte Streitpunkte einer solchen Regelung entgegenzuführen. Im gegenwärtigen Falle richtete sich der Angriff der Beklagten auf den Arbeitsfrieden, nicht gegen die Normen des Manteltarifs, vielmehr sollte er lediglich die in ihm nicht geregelte, für die Arbeiter aber lebenswichtige Lohnfrage möglichst rasch lösen und damit den Manteltarif in sachgemäßer Weise ergänzen. Dieses Ziel war kein rechtswidriges, ein Verbot, es unter Anwendung wirtschaftlicher Kampfmittel zu erstreben, enthält der Manteltarif nicht. Auch die von den Beklagten empfohlenen Kampfmittel waren keine unerlaubten. Daß die Schiffer nach dem Manteltarife Ueberstunden leisten sollten, ändert an der Rechtslage nichts, da der Kampf der Parteien auf einem Gebiete und bezüglich einer Streitfrage, die außerhalb der bisherigen tariflichen Regelung lag, entbrannt war, und dieser Kampf ohne Rücksicht auf den Inhalt des Manteltarifs mit allen erlaubten wirtschaftlichen Kampfmitteln ausgefochten werden dürfte. (III 214/25. — 30. März 1926.)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg. In Königswinter traten am 4. d. M. Vorstand und Ausschuß des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen unter Vorsitz von Generaldirektor Welker, Duisburg zur internen Beratung zusammen. Zum Gedenken des 75 jährigen Bestehens, auf das die Rheinstrombauverwaltung am 1. April zurückblicken konnte, wurde das nachstehende Schreiben an den Chef dieser Verwaltung, den Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz, Reichsminister a. D. Dr. Fuchs, gerichtet:

„Am 1. April d. J. konnte die Rheinstrombauverwaltung auf ihr 75jähriges Bestehen zurückblicken. / Aus diesem Anlaß gedenken Vorstand und Ausschuß unserer Körperschaft unter aufrichtiger Anerkennung in ihrer heutigen Sitzung der verantwortungsvollen, bedeutsamen und segensreichen Verbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten, die die preußische Rheinstrombauverwaltung in 75jähriger hingebender Arbeit geleistet und durchgeführt hat und die als eine der wichtigsten Grundlagen für den Aufschwung der Rheinschiffahrt in den letzten Jahrzehnten vor dem Kriege zu betrachten sind. Dankbar gedenken wir auch heute der engen, nahezu 50 Jahre bestehenden Zusammenarbeit der Rheinstrombauverwaltung mit unserer Körperschaft, des großen Interesses, das dabei stets unseren Wünschen und Anregungen amtlicherseits entgegengebracht wurde, und der steten Bereitwilligkeit, dem rheinischen Schiffahrts- und Hafenwesen im Rahmen der behördlichen Zuständigkeit tatkräftig zu helfen. / Wir gestatten uns, hochverehrter Herr Oberpräsident, mit dem Ausdruck dieses Dankes unsere aufrichtigen Glückwünsche zu übermitteln."

Im übrigen standen die Beratungen unter dem Eindruck der überaus ungünstigen Wirtschaftslage, in der sich Rheinschiffahrt und -Hafenwesen seit längerer Zeit befinden und die sich jüngst erheblich verschärft hat. Beraten wurde zunächst eine Reihe von schwebenden Verwaltungsfragen des Rhein-, Kanal- und Maingebiets, zu deren Regelung zwecks Förderung des Schiffahrtsbetriebes Stellung genommen wurde. Der Vorstand und Ausschuß wiederholte seine dringende Bitte an alle beteiligten Behörden, die Anforderungen der Verwaltung der schweren Notlage der Schiffahrt in allen praktischen Beziehungen anzupassen. Im Mittelpunkt des Interesses stand die Beratung über das Verhältnis zwischen Reichsbahn und Wasserstraße, eine Frage, die die Oeffentlichkeit und die zuständigen Verwaltungs- und Reichsbahninstanzen gegenwärtig lebhaft beschäftigt. Der Verein hat gemeinsam mit den rheinischen Handelskammern des ganzen Stromgebietes unter Beachtung der Auffassung des Verwaltungsrates der Reichsbahn einzelne bestimmte Anträge zur Einführung von Wasserumschlagstarifen ausgearbeitet, die nunmehr zur Vorlage reif sind, und hofft mit der gesamten rheinischen Wirtschaft, daß von allen beteiligten Seiten mit Einsicht auf ein vernünftiges Zusammenarbeiten zwischen Reichsbahn und Rheinschiffahrt hingewirkt wird. In der Frage der Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich steht der Verein auf dem Standpunkt, daß diese Maßnahme nunmehr ganz durchgeführt werden sollte, jedoch dergestalt, daß angestrebt wird, die Einrichtung des Chefs der Rheinstrombauverwaltung in Personalverbindung mit dem Oberpräsidenten der Rheinprovinz auch im Interesse der Schiffahrt und zur Pflege der Beziehungen zwischen Behörden und Wirtschaft zu erhalten. Zur Frage der Schiffahrtsabgaben hielten Vorstand und Ausschuß des Vereins ihren ablehnenden Standpunkt aufrecht. Unter den Beschlüssen, die auf den praktischen Schiffahrtsbetrieb Bezug haben, sei die Ablehnung des von der Verwaltung aufgestellten Entwurfs einer Neuordnung der Untersuchung von Rheinschiffen erwähnt, dessen Annahme zu einer schweren Belastung der Schiffahrt führen würde, sowie die Ablehnung eines Zuschusses für die Schlepphilfe bei der Düsseldorfer Brücke, an der sich der Verein aus grundsätzlichen Erwägungen

nicht beteiligen kann. Einspruch wurde ferner erhoben gegen die Uebertragung der Einziehung der Mainkanalabgaben durch die Verkehrskreditbank und gegen die Einführung der Stundungsregelung dieser Bank. Von der Veranstaltung eines Rheinschiffahrtstages sieht der Verein wie im Vorjahre angesichts der Wirtschaftslage der Rheinschiffahrt ab, gleichzeitig in der Hoffnung, daß auch andere Körperschaften sich in ähnlicher Weise um die Beseitigung des Uebermaßes von Tagungen bemühen. Der nächste Rheinschiffahrtstag wird daher erst im Jahre 1927 stattfinden, in dem der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen auf ein 50 jähriges Bestehen zurückblicken kann.

★

Partikulierschifferverband „Jus et Justitia". Die am Sonntag, den 18. April 1926 in Duisburg-Ruhrort stattgefundene Jahres-Hauptversammlung des Partikulierschifferverbandes wurde durch den Vorsitzenden, Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., geleitet. Dieser führte u. a. aus, daß es gerade in der heutigen Zeit mehr als je geboten sei, fest zusammen zu stehen, um Mittel und Wege zu finden, wie man aus der Wirtschaftsnot herauskommen könne. Durch den Niedergang unserer Wirtschaft leide in ganz erheblichem Maße die Rheinschiffahrt, besonders die Partikulierschiffahrt. Der augenblicklich erreichte Tiefstand könne wohl nicht mehr überboten werden. Die bisher gehegten Hoffnungen auf eine Besserung der Geschäftslage seien nicht erfüllt worden, jedoch könne man annehmen, daß jetzt wohl der Höhepunkt der Krisis erreicht sei, sodaß allmählich mit einer Besserung gerechnet werden könne. Schon auf dem vom 25. bis 27. September v. J. in Mannheim veranstalteten Kongreß der Westdeutschen Partikulierschiffahrt, der die Bedeutung des Verbandes nach außen gezeigt und eine Festigung des Gemeinschaftsgedankens bei den Mitgliedern gebracht habe, seien Mittel und Wege für eine Belebung des Schiffahrtsgeschäftes erörtert worden. Der Staat müsse ein Interesse daran haben, daß der Partikulierschifferstand, der ein wertvolles Glied des deutschen Mittelstandes sei, erhalten bleibt. Hierzu sei es aber auch erforderlich, daß die Mitglieder selbst daran arbeiten, aus dieser trostlosen Lage herauszukommen, um auf dem Wege der Selbsthilfe eine Verbesserung zu erreichen. Dr. Reinig, der Syndikus des Verbandes, berichtete sodann über einige z. Zt. schwebende Fragen, u. a. die Revision der Rheinakte, den Ausbau der Neckarwasserstraße, die Einrichtung einer Schlepphilfe an der Düsseldorfer Straßenbrücke. Die im vorigen Jahre durch den Ausschuß befürwortete Arbeitsgemeinschaft mit den Allgemeenen Rijnschippersbond in Rotterdam habe sich gut bewährt. Nach Genehmigung des Kassenberichtes und den erforderlichen Neuwahlen sprach sodann Dr. Reinig über „Die Notlage der Partikulierschiffahrt". Augenblicklich sei die Lage derart kritisch, daß jetzt unbedingt tatkräftige Schritte zur Behebung der Notlage unternommen werden müßten. Zwei Wege seien zu beschreiten, um hier eine Besserung zu erzielen, und zwar seien einerseits geeignete Maßnahmen der Regierung zu beantragen und andererseits die Selbsthilfe in energischem Maße in Anspruch zu nehmen. Durch Regierungsmaßnahmen müsse auf die Tarifpolitik der Eisenbahn eingewirkt werden. Infolge der für die Schiffahrt ungünstigen Eisenbahntarife habe die Eisenbahn zahlreiche Transportgüter an sich gezogen, die bisher von der Schiffahrt befördert wurden, so insbesondere in letzter Zeit die bedeutenden Mengen der Eisenbahndienstkohlen für Süddeutschland. Weiter sei erforderlich, daß die Partikulierschiffahrt bei der Ausführung der Reparationskohlentransporte stärker als bisher berücksichtigt werde, nachdem den Kohlenreedereien durch das Syndikat eine Vorzugsstellung in der Exportkohlenverfrachtung eingeräumt worden sei. Im übrigen sei durch das Reich bezw. den Preußischen Staat, der am Kohlensyndikat mit seinem Zechenbesitz beteiligt sei, auf das letztere im Sinne einer die allgemeinen Rheinschiffahrtsinteressen mehr berücksichtigenden Verfrachtungspolitik einzuwirken. Der Verband habe auch bereits durch ausführliche Eingaben an die zuständigen Regierungsstellen auf diese Mißstände hingewiesen und deren Behebung beantragt. Einen viel durchschlagenderen Erfolg verspreche aber die Selbsthilfe. Die Partikulierschiffer haben es auf Grund ihrer großen Tonnage wesentlich in der Hand, einen bestimmten Einfluß auf die Höhe der Fracht auszuüben. Dazu sei es aber notwendig, daß sich sämtliche Partikulierschiffer einer betrieblichen Organisation anschließen. Dr. Reinig wies hin auf die Zusammenschluß-Bestrebungen der übrigen Industrien. Dort sei der Einigungsgedanke vorherrschend, trotzdem bei der Industrie viel größere Interessengegensätze bestehen, weil man doch angesichts der bestehenden ungeheuren Gefahren für die Erhaltung der Betriebe zu einer Einigung gelangt. Die Partikulierschiffer dürften daher die bittere Notwendigkeit eines festen betrieblichen Zusammenschlusses nicht mehr länger außer acht lassen. / Nach einer regen Aussprache wurde folgende Entschließung angenommen:

„Die im Jahre 1925 eingetretene Notlage in der westdeutschen Partikulierschiffahrt hat sich in unerhörtem Masse verschärft und sich derzeit zu einer Katastrophe von einem Ausmaße entwickelt, wie es bisher noch nicht erlebt wurde. Der ungewöhnliche Mangel an Frachtgütern ist mit einem im höchsten Grade verlustbringenden Frachtniveau verbunden, das bei seinem Fortbestand die gesamten Partikulierfahrzeuge stillzulegen droht. Zahlreiche Kähne sind bereits stillgelegt und das Schiffspersonal ist entlassen, da die Betriebe die großen Verlustspannen, die sich bei jedem Transport ergeben, nicht mehr ertragen können. Die Aufrechterhaltung der Existenz der Partikulierschiffer ist unter diesen Verhältnissen ernsthaft in Frage gestellt. Die Partikulierschiffahrt beantragt daher bei der Regierung schleunige Ergreifung derjenigen Maßnahmen, die geeignet sind, die ungeheure Notlage in der Partikulierschiffahrt zu heben. So wird insbesondere gefordert:

1. Schärfere Einflußnahme des Reichs auf die Politik der Reichsbahn, in Ausführung des § 33 des Reichsbahngesetzes zur Verwirklichung des beim Reich verbliebenen Rechtes der Tarifhoheit und in Ansehung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft, deren Gedeihen von der Erhaltung eines leistungsfähigen Wasserstraßenverkehrs in hohem Maße abhängig ist.
2. Ganz erhebliche Herabsetzung der Kanalabgaben zur Belebung des fast vollständig verödeten Kanalverkehrs.
3. Eine stärkere Berücksichtigung der Partikulierschiffer bei der Ausführung der Reparationskohlentransporte unter Gewährung auskömmlicher Frachtsätze zum Ausgleich für die erheblichen Nachteile, die der Partikulierschiffahrt infolge der Bevorzugung der Kohlenreedereien bei der Exportkohlenverfrachtung erwachsen sind.
4. Einflußnahme auf die Verfrachtungspolitik des Kohlensyndikats durch das Reich bezw. durch den Preußischen Staat, der mit seinem Bergbesitz an dem Syndikat beteiligt und daher in der Lage ist, seinen Einfluß in der Richtung einer ausgleichenden Gewerbepolitik geltend zu machen."

Eine weitere Entschließung lautete: „Die Versammlung ist auf Grund der Beratungen der Auffassung, daß neben den von den Regierungsstellen erwarteten Maßnahmen die Selbsthilfe bitterstes Erfordernis ist. Diese Selbsthilfe kann nur in umfassendem Zusammenschluß möglichst aller Partikulierschiffer zur Verfolgung ihrer betriebswirtschaftlichen Interessen bestehen. Die Versammlung empfiehlt daher dringend, schleunigen Anschluß aller Partikulierschiffer an das vom Verband errichtete Befrachtungskontor, nach Maßgabe der von diesem neu aufzustellenden Grundsätze.

★

Rhein — Ruhr - Hafen - Betriebsverein. Der Rhein—Ruhr-Hafen-Betriebsverein in Duisburg hielt am 27. April 1926 im „Haus Rhein" seine 6. und 7. Hauptversammlung ab. Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden Georg Scharrer, Duisburg erstattete der Geschäftsführer des Vereins, Dr. Werner, den Geschäftsbericht über die letzten beiden Geschäftsjahre, dem wir folgendes entnehmen: Die Erwartungen, die nach der Ruhraktion auf die Zukunft gerichtet wurden, haben sich im Hafenverkehr nicht erfüllt. Wohl hat das Jahr 1925 die Befreiung von der fremden Besatzung gebracht, aber eine Verbesserung der Wirtschaftslage ist nicht eingetreten. Der Umschlag der privaten Umschlagsbetriebe in den Duisburg-Ruhrorter Häfen hat im Jahre 1925 9,7 Millionen t gegenüber 15,0 Millionen t 1913, also nur 69% betragen. Im Jahre 1926 hat sich der Hafenumschlagsverkehr noch weiter verschlechtert. / Aus der wirtschaftspolitischen Tätigkeit des Rhein—Ruhr-Hafen-Betriebsvereins ist zu erwähnen, daß in der Frage der Hafenumgestaltung nunmehr ein neuer Entwurf im Staatsrat behandelt worden ist, der jetzt dem Preußischen Landtag zugehen dürfte, sodaß mit der Bildung der Hafenaktiengesellschaft in absehbarer Zeit zu rechnen sein wird. Der Hafen-Betriebsverein wird bei der Wahl des vorgesehenen Hafenbeirats von 6 Sachverständigen gemeinsam mit der Handelskammer mitwirken, wie er im bisherigen Hafenbeirat vertreten war. Die Abgabentarife, deren Ermäßigung im Jahre 1924 auf die Initiative des Hafen-Betriebsvereins zurückzuführen ist, werde aufmerksam zu verfolgen sein. Erst kürzlich ist es gelungen, eine Erhöhung des Ufergeldes im Hafenbeirat zu verhindern, wenn auch eine Erhöhung des Kippgeldes trotz ernstester Bedenken nicht zu vermeiden war. Eine schwere Belastung bilden bei der schlechten Beschäftigung die Magazinpachten, zu denen noch Grundsteuern und Gemeindezuschläge treten. Eine starke Ermäßigung dieser Zahlungen wird in der gegenwärtigen Lage für dringend

notwendig gehalten. Die außergewöhnlichen Hochwasserschäden vom November 1924 und Januar 1926 veranlaßten den Hafen-Betriebsverein, durch Verhandlungen mit der Stadtverwaltung wenigstens einen teilweisen Ersatz der Schäden zu erreichen. Ferner wurde durch Anträge an die Finanzämter die Stundung bezw. Niederschlagung der Steuern mit Rücksicht auf die Hochwasserschäden befürwortet. Auf dem Gebiet der Zollfragen ist die erfreuliche Tatsache zu verzeichnen, daß der Reichsfinanzminister auf die Eingabe des Vereins hin die Errichtung eines neuen Zollamtes im Duisburger Innenhafen nunmehr genehmigt hat. / Die Sicherheitsverhältnisse im Hafen haben sich dank der Bemühungen des Hafen-Betriebsvereins erheblich gebessert. In wiederholten Besprechungen mit der Polizei- und Hafenverwaltung wurde eine ausreichende Bewachung des Hafengeländes und eine Verhinderung der Diebstähle sichergestellt. / Einen erheblichen Anteil an den Arbeiten des Vereins nehmen die Eisenbahnfragen ein. Durch vielfache Eingaben und mündliche Vorstellungen bei den beteiligten Dienststellen wurden Verschlechterungen abgewehrt und finanzielle Erleichterungen erreicht. / Was die schwebenden Baufragen anlangt, so wurde auf Anregung des Hafen-Betriebsvereins und unter seiner Beteiligung von der Handelskammer im Jahre 1925 ein eingehendes Gutachten von Professor de Thierry eingeholt, das trotz mannigfacher Widerstände für die endgültigen Entschließungen über den Umbau der Sperrschleuse am Marientor und die Erweiterung des Duisburger Hafens von ausschlaggebender Bedeutung geworden ist. Nach Mitteilung der Hafenverwaltung sind die Bauarbeiten bereits in Angriff genommen und werden planmäßig fortgesetzt werden. / Aus der sozialpolitischen Tätigkeit des Rhein—Ruhr-Hafen-Betriebsvereins, die in dem 2. Teil des Geschäftsberichtes geschildert wurde, ist zu erwähnen, daß die Löhne seit November 1924 um 13,4% gestiegen sind. Nach längerer Zeit wurde das Tarifverhältnis, das zwischen dem Hafen-Betriebsverein und dem Deutschen Verkehrsbund bestand, im Juni vorigen Jahres durch einen Streik, der vom 6.—23. Juni dauerte, unterbrochen. Der Streik, der seitens der Hafenarbeiter leider zu zahlreichen Ausschreitungen führte, wurde schließlich durch einen für verbindlich erklärten Schiedsspruch beigelegt. Er hat den Arbeitnehmern den erhofften Erfolg nicht gebracht, sondern ihnen vor Augen geführt, daß letzten Endes die Arbeitsverhältnisse sich nach der wirtschaftlichen Lage der Betriebe richten müssen. Die übermäßigen Akkordverdienste, die vor dem Streik bestanden, sind in der Folgezeit durch langwierige Verhandlungen auf ein gerechteres Maß zurückgeführt worden, ebenso gelang es, die allgemeinen Arbeitsbedingungen in wichtigen Punkten zugunsten der Arbeitgeber zu verbessern. Seitdem laufen sowohl Lohn- wie Arbeitsbedingungen unverändert weiter. Dagegen ist der bisher bestehende Tarifvertrag für die Verlademeister vom Hafen-Betriebsverein zum 31. Mai gekündigt worden, um eine individuelle Regelung in den einzelnen Betrieben zu erreichen. Der Hafen-Betriebsverein hat ferner die Interessen seiner Mitglieder in zahlreichen Einzelverhandlungen in den Betrieben und vor dem Gewerbegericht vertreten. In der Hauptversammlung wurden dann weiter die üblichen Formalien erledigt, wobei auch eine Neuwahl des Vorstandes stattfand, der sich nunmehr aus den Herren Scharrer (Fa. G. Scharrer, Duisburg), Engelhardt (Fa. C. Engelhardt, D.-Ruhrort), Raudenbusch (Fa. Allgemeine Speditions-Ges., Duisburg), Klepzig (Fa. M. Zietzschmann, Duisburg), Droste (Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., D.-Ruhrort), Faber (Fa. Ferd. Faber, Duisburg), Loose (Fa. Lehnkering & Cie A. G., Duisburg), Müßig (Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel, D.-Ruhrort) zusammensetzt.

★

Sächsischer Schiffahrtsverein. Mit der Feier seines achtzigjährigen Bestehens hielt der Sächsische Schiffahrtsverein zu Dresden am 22. April 1926 seine 81 Hauptversammlung ab. Der Vorsitzende, Herr Direktor Gleitz, feierte nach Begrüßung der Vertreter der Behörden und der Gäste den Verein in kernigen Worten und ließ seine Rede in ein dreifaches „Hipp Hipp Hurra", den alten Schiffergruß, ausklingen. Der Verein hat im vergangenen Geschäftsjahr fünf Mitglieder durch den Tod verloren, elf neue Mitglieder wurden aufgenommen. Der bisherige Vorstand wurde einstimmig wiedergewählt. Herrn Bankdirektor Hugo Marcus, Wien wurde aus Anlaß seiner 25jährigen Zugehörigkeit zum Verein die goldene Ehrennadel verliehen. Ferner beschloß die Versammlung, 13 Schiffern, welche sich länger als 25 Jahre im Dienste ein und derselben Firma befinden, ein Ehrenzeugnis zu verleihen. Es folgte sodann ein Vortrag des Geschäftsführers der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg, Dr. Pegel, über „Die Frachtenpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", der zur einstimmigen Annahme folgender Resolution führte:

„Der Sächsische Schiffahrtsverein hat sich in der heutigen Tagung ausführlich mit der Frachtenpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschäftigt. Er ist dabei zu der festen Ueberzeugung gelangt, daß die Tarifpolitik der Reichsbahn trotz gegenteiliger Beteuerungen berufener Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft der Binnenschiffahrt fortgesetzt schwerste Schäden zufügt. Die deutsche Binnenschiffahrt hat als wertvolles Glied der deutschen Volkswirtschaft berechtigten Anspruch auf Wahrung ihrer Belange bei der Führung der Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. / Der Sächsische Schiffahrtsverein richtet daher an die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft das dringende Ersuchen, die schon seit Jahren geforderten und von den berufenen Organisationen von Industrie und Handel als berechtigt anerkannten Binnenumschlagstarife nunmehr mit größter Beschleunigung einzuführen. Der Sächsische Schiffahrtsverein ersucht ferner die Deutsche Reichsregierung und das Staatsministerium des Freistaates Sachsen, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um diese Forderung der deutschen Elbeschiffahrt bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durchzusetzen. Die gegenwärtig schon seit längerer Zeit andauernde Notlage der Elbeschiffahrt läßt keinen weiteren Aufschub in der Erledigung dieser Frage zu."

★

Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg. Die wirtschaftspolitische Interessenvertretung der gesamten deutschen Elbeschiffahrt, die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt, konnte am 18. April d. J. auf ein 10jähriges Bestehen zurückblicken. Der von 6 Schiffahrtsvereinen gegründeten Vereinigung haben sich im Laufe der Zeit sämtliche größere deutsche Elbeschiffahrtsunternehmungen angeschlossen. Der Vorsitz der Arbeitsgemeinschaft liegt seit Gründung in den Händen des Schiffahrtsdirektors, Fr. Engel, Magdeburg (siehe Aufsatz Dr. Pegel).

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT APRIL 1926

Rhein In der trostlosen Lage der Rheinschiffahrt war auch im Berichtsmonat noch keine Besserung zu verzeichnen. Der Rheinwasserstand war für den Berichtsmonat noch als durchweg günstig zu bezeichnen. Am Monatsersten zeigte der Cauber Pegel noch einen Stand von 2,26 m an, der allerdings bis zum 20. d. M. unter geringen Schwankungen bis auf 1,96 m zurückging. Niederschläge im letzten Monatsdrittel haben dazu geführt, daß sich die Wasserstände vorübergehend etwas gebessert und sich ziemlich überall gehalten haben. Am Monatsletzten meldet Caub noch einen Stand von 1,81 m. / Nach einer Abflauung der Kohlenverfrachtung nach Holland um die Ostertage ist diese wieder etwas lebhafter geworden, namentlich im letzten Monatsdrittel. Doch geht die Löschung der Schiffe in Rotterdam immer noch schlecht vonstatten, was um so bedauerlicher ist, als die Frachten für die langen Liegezeiten keinen Ausgleich schaffen. Die täglichen Kohlenzufuhren zu den hiesigen Häfen für den Oberrhein waren bei Beginn des Monats etwas stärker, sind aber in letzter Zeit wieder schwächer geworden. Den Reedereien steht zur Verschiffung der nach dem Oberrhein bestimmten Kohlenmengen nach wie vor eigener Kahnraum übergenug zur Verfügung. Es liegen immer noch wie seit Monaten leere Schiffe aller Größen auf der Duisburg-Ruhrorter Reede und in der Ruhrmündung beschäftigungslos da. Die geringe Nachfrage nach Schiffsraum und die Unbedeutendheit des Geschäfts nach dem Oberrhein ist schon daraus zu ersehen, daß im Berichtsmonat nur an 5 Tagen Frachtnotierungen an der Ruhrorter Schifferbörse nach Oberrheinstationen stattfanden, und zwar wurden am 6., 7. und am 8. des Berichtsmonats 0,50 M. je Tonne ab Ruhrort und ab Kanal 0,60 M. je Tonne nach Mannheim angelegt. Am 23. wurden 0,55 M. je Tonne ab Ruhrort, am 24. 0,65 M. je Tonne ab Kanal nach Mannheim bezahlt. Auch für die Kohlenverladungen nach Holland

stand, obgleich diese im Berichtsmonate etwas lebhafter geworden waren, überreichlich Kahnraum zur Verfügung. Der bei Monatsbeginn notierte verlustbringende Frachtsatz von 0,40 M. je Tonne mit freiem Schleppen bezw. von 0,50 M. ohne freies Schleppen nach Rotterdam mußte trotz des überreichlichen Kahnraums zunächst am 7. auf 0,50 M. bzw. 0,60 M. je Tonne und am 9. auf 0,60 M. bzw. 0,70 M. je Tonne heraufgesetzt werden, da kaum jemand eine Reise bei den bisherigen verlustbringenden Sätzen annehmen wollte. Aber selbst zu letzterem Satze bestand unter Berücksichtigung der langen Dauer der holländischen Reise bei den Reedereien sowohl als auch bei den Partikulierschiffern keine große Neigung zur Annahme von Transporten. Man war vielmehr wochenlang zurückhaltend in der Hoffnung auf eine Frachtsteigerung wenigstens bis zu einem Grade, daß kein bares Geld mehr zugelegt werden brauchte. Die Kohlentransportgesellschaft als die Hauptverfrachterin nach Holland konnte jedoch vorläufig noch soviel Leerraum heranziehen, daß die erhoffte Frachtaufbesserung ausblieb und schließlich allgemein wieder Kahnraum zu 0,60 M. je Tonne mit freiem Schleppen abgegeben wurde. Die Kanalfracht wurde zuletzt mit 0,80 M. je Tonne bei freiem Schleppen und mit 0,95 M. je Tonne ohne freies Schleppen bezahlt. Die Frachten ab Rotterdam bergwärts konnten sich ebensowenig von ihrem verlustbringenden Stand von hfl. 0,20 bis 0,30 und hfl. 0,50 bis 0,55 je Last bei ein Viertel oder einer halben Löschzeit nach Ruhrort bezw. Mannheim erholen, weil die seewärtigen Anfuhren noch nicht wesentlich zugenommen haben. / Die unwirtschaftlicher fahrenden Kähne werden infolge dieser Verhältnisse vielfach stillgelegt, da sie bei diesen niedrigen Frachten weder berg- noch talwärts ihre Rechnung finden können. / Das Schleppgeschäft nach dem Oberrhein ließ ebenfalls außerordentlich viel zu wünschen übrig. Die schon seit Monaten dauernde Flaue hielt noch weiter an. Eine große Anzahl von Schleppdampfern liegt in den Duisburg-Ruhrorter Häfen und auf der Rheinreede still. / Der Schlepplohn stand an der Ruhr bergwärts nach Mannheim stabil auf 0,90—0,95 M. je Tonne. Die Umschlagsspedition in den Duisburg-Ruhrorter Häfen befindet sich nach wie vor in derselben ungünstigen Lage. Die Krananlagen sind durchschnittlich bis höchstens 30% ihrer Leistungsfähigkeit und der Vorkriegsumschlagsmengen beschäftigt. Die Getreideumschlagsmengen haben sich zwar im Berichtsmonat etwas vermehrt, reichen jedoch bei weitem nicht, um alle Anlagen nur einigermaßen zu beschäftigen. / Der für die Lohnregelung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern am 17. v. M. gefällte Schiedsspruch ist am Anfang des Berichtsmonats vom Reichsarbeitsministerium für verbindlich erklärt worden. Es haben daraufhin aber bereits hier und da Kündigungen des Personals stattfinden müssen, oder es wurden zur Vermeidung von Entlassungen Lohnbedingungen vereinbart, die der prekären Lage der Rheinschiffahrt mehr Rechnung tragen. Für die Partikulierschiffahrt besteht eine tarifliche Lohnregelung infolge Ablehnung des letzten Schiedsspruches durch beide Parteien nicht mehr.

Westdeutsche Kanäle

Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen erreichte auch im Monat April bei weitem nicht die Durchschnittshöhe der Monate des Vorjahres, wenn auch eine leichte Besserung gegenüber dem Vormonat nicht zu verkennen ist. Im Erzverkehr ist eine Abschwächung eingetreten, weil die Werke im Dortmunder Bezirk ihren Erzbezug eingeschränkt haben. Die Kohlenausfuhr über Emden ist gegen die Vormonate etwas gestiegen. In der Hannoverfahrt hielt die schlechte Lage an und verschärfte sich im Laufe des Monats besonders bezgl. der Kohlentransporte nach Hannover, die um rund 20 % zurückgingen, noch weiter, sodaß die Reedereien gezwungen waren, einen Teil ihrer Tonnage aufzulegen. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete normal. Bemängelungen sind nicht bekannt geworden. Die Umschlagsbetriebe waren dem Verkehr entsprechend nur teilweise beschäftigt. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 386 beladene, 56 leere Schiffe und 139 Dampfer mit insgesamt 210 935 t Ladung, davon 192 398 t Erz. Abgegangen sind 170 beladene, 261 leere Schiffe und 147 Dampfer, mit insgesamt 75 651 t Ladung, davon 30 670 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat April belief sich auf 286 586 t gegen 254 537 t im April 1925.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat April angekommen 108 Kähne mit insgesamt 47 208 t Ladung, davon 40 260 t Ruhrkohlen. Ausgegangen sind 99 Kähne mit 35 315 t Ladung, davon 20 990 t Erz, 7 892 t Salz und 3 521 t Zucker.

Hafen Emden: Im Monat April sind in Emden angekommen 36 Dampfer mit 136 802 t Ladung, davon 128 606 t Erz, 2 275 t Kohlen und verschiedene andere Güter. Leer liefen 37 Dampfer und Seeleichter in den Emder Hafen ein von insgesamt 31 605 Br. Reg. Tonnen, außerdem bunkerten 14 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. / Seewärts wurden verladen 13 Dampfer und 21 Seeleichter mit 64 793 t Kohlen und Briketts, 2 817 t Eisen und verschiedene andere Güter.

Häfen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat April eingegangen 218 leere Schiffe, ausgegangen 223 beladene Schiffe. Güterumschlag Brennstoffe 147 691,6 t, sonstige Güter 910 t. / Im Wanner Osthafen sind angekommen 19 beladene und 11 leere Schiffe. Ausgegangen sind 11 beladene und 19 leere Schiffe. Güterumschag Brennstoffe 3 580 t, sonstige Güter 7 010,3 t.

Weser

1. Wasserstand. Schon im April reichte die Fahrwassertiefe der Weser nicht mehr zur vollen Beladung aus. Die 1,85 m tauchenden Kähne konnten zwar durchweg zwischen Minden und Bremen noch voll beladen fahren, wenn auch an einigen Tagen einige cm fehlten. Aber auf der oberen Strecke von Hann.—Münden ab war volle Beladung in der ganzen Zeit vom 7. bis gegen Ende des Monats nicht möglich. Hier fehlten bis zu 30 cm. Für die größeren Schiffe, die auf 2 m abgeladen werden können, reicht das Fahrwasser von Minden bis Bremen an etwa 10 Tagen auch nicht mehr aus. Auf der oberen Strecke genügte es nur in den ersten und letzten Tagen des Monats.

2. Schiffs- und Güterverkehr. a) Die reine Binnenschiffahrt. Der Durchgangsverkehr von der mittleren zur Unterweser (durch Bremer Schleuse) erreichte zwar im April einen etwas größeren Umfang als im Vormonat, blieb aber gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres erheblich zurück. / Im Übergang zwischen Weser und Mittellandkanal hielt sich der Verkehr im März im Durchschnitt etwa auf der gleichen Höhe vom Februar, zeigte aber gegenüber dem März 1925 einen erheblichen Ausfall und zwar trotz der Eis- und Hochwassersperren im Januar und Februar 1926. Für den Verkehr auf der oberen Weser gilt im allgemeinen dasselbe. Der allgemeine Rückgang gegenüber dem Vorjahr erklärt sich besonders durch den Ausfall von Kali- und Stein-Transporten.

b) Der Unterweserflußverkehr zwischen den Seehäfen von Bremen-Stadt und Bremerhaven nahm in beiden Richtungen gegenüber dem März zu, blieb aber gegenüber dem April 1925 um rd. 40 % zurück.

c) Der Seeschiffsverkehr stieg gegenüber dem April 1924 insgesamt einwenig. Ein Ausfall in der Ankunft wurde durch die Zunahme im Abgang mehr als ausgeglichen.

Zu a) Bremer Schleuse und Seehäfen. Die Binnenschiffahrt der Weser, gemessen an der wichtigsten Durchgangsstelle, der Bremer Schleuse, zeigte im April 1926 kein günstiges Bild. Wie in der besonderen Tabelle, die die Entwicklung seit dem Januar 1925 im Verkehr in beiden Richtungen zusammen angibt, ersichtlich, hat der April zwar einen etwas größeren Verkehr gebracht als der März. Die Zahl der Schiffe stieg um 12 %, die Tragfähigkeit um 5 %, aber die Ladung doch nur um 1 %. Im Vergleich zum April vorigen Jahres hat sich die Zahl der Schiffe gehalten. Die Tragfähigkeit fiel um 4 %, die Ladung aber, auf die es vor allem ankommt, um 7 %. Noch viel ungünstiger ist die Entwicklung, wenn man die ersten 4 Monate des Jahres betrachtet, wobei allerdings die Frost- und Hochwassersperren im Januar und Februar zu berücksichtigen sind. In den Monaten Januar bis April 1926 war die Zahl der Schiffe um 22 %, die Tragfähigkeit um 26 % und die Ladung um 28 % geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Das Verhältnis der Rückfracht hat sich nach vorübergehender Besserung im März wieder verschlechtert. Die Bergfracht machte im April 1926 nur 15 % der Talfracht aus gegen 17 % im März 1926, 18½ % im April 1925. — Das Verhältnis von Ladung zu Tragfähigkeit hat sich ebenfalls im April etwas verschlechtert. Je t Tragfähigkeit wurden 0,51 t Ladung im April 1926 befördert gegen 0,53 t Ladung im März 1926 und 0,52 t Ladung im April 1925. / Talwärts war im April 1926 im Vergleich zum Vormonat die Zahl der Schiffe 10 % höher, die Tragfähigkeit 5 % geringer und die Ladung 2 % größer. Die Ladungszunahme ist zurückzuführen auf eine Steigerung von Kohle, Kies und Steinen und Eisen, die die Rückgänge in Stückgut, Zement und Kali mehr als ausgleicht. / In den ersten 4 Monaten 1926 war die talwärts beförderte Ladung 144 800 t oder 27½ % geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Die Kohlentransporte waren 85 800 t oder 34% geringer, an Kies und Steinen wurden 40 900 t oder 32 % und an Kali und Salz 27 100 t oder 49% weniger verschifft, während Stückgut eine Zunahme von 23 800 t oder 130 % und Zement eine solche von

5 400 t oder 60 % aufzuweisen hatten. / *Bergwärts* war im April 1926 die Zahl der Schiffe 14 % und die Tragfähigkeit 16 % höher, aber die Ladung 7 % geringer. Nur Getreide hatte eine Zunahme. Sie war aber nicht ausreichend, um den größeren Rückgang von Stückgut und Kohle auszugleichen. In den ersten 4 Monaten 1926 blieb die gesamte Bergladung gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um 30 500 t oder 33 % zurück. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Stückgut stieg um 1 100 t oder 3 % und Getreide um 7 600 t oder 46 %, Schwefelkies, Erz, Holz, Eisen fielen ganz aus. Mehl ging um 4 900 t oder 79 % zurück. *Im Durchgang durch die Schleuse Dörverden* brachte der März einen beachtlichen Rückgang gegenüber dem Februar. Dagegen war der Verkehr in den Häfen und Ladestellen im Bereich des Wasserbauamtes Hoya wesentlich größer als im Februar. Die Gütermenge erreichte nahezu das Vierfache. Nach der Größe des Verkehrs ist die Reihenfolge der wichtigsten Häfen 1. Stolzenau, 2. Hoya, 3. Nienburg. / Auch im Bereich des Wasserbauamtes Minden brachte der März eine erhebliche Zunahme des Verkehrs der Häfen und Ladestellen. Während sich die Tragfähigkeit fast verdoppelte, erreichte die umgeschlagene Gütermenge mehr als das Doppelte des Vormonats. Nach der Verkehrsgröße war die Reihenfolge der wichtigsten Häfen oder Ladestellen: 1. Minden, 2. Vlotho, 3. Freie Weserstrecke, 4. Windheim und 5. Lahderdann. / *Der Binnenschiffsverkehr im Durchgang zwischen der Weser und dem Mittellandkanal* hielt sich im März im Durchschnitt auf der gleichen Höhe wie im Februar, blieb aber gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres erheblich zurück. / *Vom Kanal zur Weser* nahmen Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe etwas zu und Ladung etwas ab. Wieder ging fast der ganze Verkehr in der Richtung nach der Unterweser. Im ersten Vierteljahr 1926 blieb die Ladung gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um 85 200 t oder 31% zurück. Der Rückgang beruht im wesentlichen auf den verminderten Kohlentransport von der Ruhr nach Bremen und der Unterweser. / *Von der Weser zum Kanal* gingen Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe im März gegenüber dem Vormonat etwas zurück. Die Ladung stieg jedoch auf ungefähr das Doppelte. Aber im ersten Vierteljahr 1926 blieb die Ladung um 22 700 t oder 38% gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück, und zwar vor allem infolge des Rückganges von Transporten an Steinen, Erz und „sonstigen Gütern", während Kali und Getreide zunahmen. Ueberwiegend ist der Verkehr von der Weser nach dem Westen des Mittellandkanals. Nach dem Osten ging nur etwa ein Sechstel der Tragfähigkeit und noch nicht einmal ein Siebentel der Ladung vom Verkehr nach dem Westen. / *Der Verkehr auf der oberen Weser im Durchgang durch die Hamelner Schleuse* ging im März gegenüber dem Vormonat und insbesondere gegenüber dem März 1925 wesentlich zurück. Das gleiche gilt für das 1. Vierteljahr 1926 gegenüber dem 1. Vierteljahr 1925. Die Ursache liegt vor allem im Rückgang der Kali- und Steintransporte. / Der Verkehr in den *Häfen und Ladestellen* im Bereich des Wasserbauamtes Hameln war dagegen im März erheblich größer als im Februar, blieb aber gegenüber dem März 1925 zurück. Noch bedeutender ist der Rückgang im Vergleich der beiden Vierteljahre. Die Reihenfolge der wichtigsten Häfen und Ladestellen war im März: 1. Steinbruch der Nordd. Hütte bei Polle, 2. Hameln, 3. Kemnade. / Die Reihenfolge der wichtigsten Häfen und Ladestellen an der Weser im Bereich des Wasserbauamtes Cassel war im März: 1. Hann.-Münden, 2. Bodenfelde. Der Verkehr in den übrigen Plätzen hatte nur geringen Umfang. Der Verkehr im Hafen Cassel und in den übrigen Ladestellen der Fulda war im März gering. An der Spitze stand Cassel, an zweiter Stelle kam die Schleuse Bonafort. / Der *Hafenverkehr Hannovers* erfuhr im März gegenüber dem Februar in beiden Richtungen zusammen genommen eine Belebung sowohl nach der Zahl der Schiffe und Tragfähigkeit wie auch nach der Ladung, verursacht vor allem durch die Zunahme von Kohlen- und Steintransporten in der Ankunft, die den Rückgang der abgegangenen Ladung, namentlich an Kali, mehr als ausglich. Im ersten Vierteljahr 1926 blieb der Verkehr gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres in der Ankunft um 26 000 t Ladung, im Abgang um 28 000 t Ladung zurück, oder im Durchschnitt um 17%. Es gingen zurück in der Ankunft Kohle um rd. 27 000 t, und im Abgang Erz um 56 000 t, dagegen nahm Kali und Salz um 32 000 t zu, um nur die wichtigsten Güter zu nennen.

Elbe 1. *Unterelbe.* Auch im Monat April waren die Verladungen im Bergelbeleschäft noch so mäßig, daß die in Hamburg vorhandenen, teilweise schon viele Wochen liegenden Elbeschiffe nicht beladen werden konnten. Um den notwendigen Umlauf der Elbeschiffe herzustellen, mußten leere Elbeschiffe in größerem Ausmaße von Hamburg nach den sächsischen und tschechoslovakischen Elbeumschlagsplätzen gebracht werden, um den Hamburger Hafen mit leeren Fahrzeugen nicht zu überlasten. / Daß die bestehenden Seehafenausnahme-Tarife, Durchfuhrtarife und die Maßnahmen der Deutschen Reichsbahn gegen den Wettbewerb von Triest nach wie vor Veranlassung gaben, erhebliche an sich für die Elbeschiffahrt bestimmte Sendungen dem Bahnweg zuzuführen, war angesichts der ohnedies sehr geringen Beschäftigungen in der Elbeschiffahrt besonders schmerzlich. / Das Geschäft nach Berlin und nach der Oder war auch im Monat April noch völlig ungenügend, und wurden für diese Verkehrswege nur geringe Schiffsräume beansprucht. / Die Elbeschiffahrtsvereinigung von 1926 läßt sich bei Festlegung der Flußfrachten stets von der Erwägung leiten, daß nur entsprechende Frachten dem Handel es erlauben, sich des billigen Wasserweges zu bedienen. Es muß allerdings stets wieder gefordert werden, daß der Elbeschiffahrt diese volkswirtschaftliche Aufgabe nicht künstlich durch Tarifmaßnahmen der Deutschen Reichsbahngesellschaft erschwert wird, wie dies bisher in zahlreichen Verkehrsbeziehungen der Fall gewesen ist. / Der Wasserstand der Elbe erlaubte in den ersten beiden Dritteln des Monats April vollschiffige und im letzten Drittel des Monats April eine immerhin noch genügende Auslastung der Fahrzeuge. Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der am 3. 9. 1925 festgelegten Nebengebühren zur Berechnung.

2. *Mittelelbe.* a) Talgeschäft. Die Kahnraumreserve, die sich in den Vormonaten angesammelt hatte, konnte noch immer nicht der Verwendung zugeführt werden, da es an Transporten mangelte. Die Steinsalz- und Kalisalz-Verladungen hielten sich auch in diesem Monat in bescheidenen Grenzen. Das Stückgutgeschäft war gleichfalls ziemlich schwach. Die Frachten konnten daher nicht auf der bisherigen Höhe gehalten werden und erreichten im Laufe des Monats einen sehr niedrigen Stand, ohne daß indeß dadurch Transporte in größeren Mengen auf die Wasserstraße gezogen wären. Die Wasserverhältnisse waren verhältnismäßig günstig. Der Magdeburger Pegel zeigt am 1. 4. plus 1,92 m, am 12. 4. plus 1,35 m, am 14. 4. plus 1,45 m und am 27. 4. plus 1,12 m. / b) Berggeschäft. Das Berggeschäft, das an sich von keiner besonderen Bedeutung ist, zeigte eine gewisse Belebung. Indes konnte dadurch das Ueberangebot an Kahnraum nicht wesentlich verringert werden. Es gelangten in etwas größerem Umfange bergwärts zur Verladung Steinsalz nach Böhmen, Mehl, Oel und Zucker nach sächsischen Umschlagsplätzen. Die Ankünfte von Hamburg ließen sehr zu wünschen übrig.

3. *Oberelbe.* Der Talverkehr von böhmischen Umschlagsplätzen erfuhr eine gewisse Belebung. Die Zuckertransporte setzten in etwas größerem Umfange ein, auch wird damit gerechnet, daß in den kommenden Monaten größere Zuckertransporte zur Verladung gelangen. Schnittholz-Transporte zeigten ebenfalls eine gewisse Belebung. Außer den genannten Güterarten kamen ab Böhmen noch Flaschen, Tafelgleis, Malz, Gerste Zellulose, Ton, Draht und Eisenröhren zur Verladung. Die Verschiffungen in Braunkohlen waren sehr schwach. / Der Export von Erzeugnissen der Industrie ab Sachsen hat noch keine nennenswerte Steigerung erfahren. Dagegen erreichten die Verschiffungen von Steinen, die zu Straßen- und Wasserbauten Verwendung finden, größeren Umfang. Außer Steinen kamen von sächsischen Umschlagsplätzen in der Hauptsache Briketts, Weizen, Roggen, Eisenbleche und Röhren, Malz, Papier und Hohlglas zum Umschlag. / Das Berggeschäft von Hamburg nach sächsischen und böhmischen Umschlagsplätzen ließ noch sehr stark zu wünschen übrig, sodaß der an der Oberelbe benötigte Kahnraum leer herangeschleppt werden mußte. Für die Sommermonate wird mit größeren Holztransporten aus den Ostseegebieten, hauptsächlich Finnland, nach sächsischen Umschlagsplätzen gerechnet. Zur Verladung kamen von Hamburg und Lübeck nach oberelbischen Umschlagsplätzen in der Hauptsache Salpeter, Phosphat, Schwefelkies, Eisenschrott, Weizen, Weizenmehl, Futtermittel, Steinkohlen, Oelfrüchte und Fettstoffe. / Im Monat April sind nach Mitteilung des Spediteur-Vereins Hermann & Theilnehmer, Hamburg, folgende Durchschnittsfrachten notiert worden:

Magdeburg	18	18	20	18	18	18
Riesa	50/55	50/55	50/55	50/55	50/55	50/55
Laube	6	6	6	6	6	6
Berlin	27	27	31	27	27	27
Breslau	65	60	65	65	65	65

Pfg. für 100 kg; Laube Kc. für 100 kg.

Märkische Wasserstraßen

Berlin, den 4. Mai 1926. Die Verkehrslage auf den märkischen Wasserstraßen hat sich im Berichtsmonat nur wenig geändert. Auf der Relation Hamburg-Berlin und umgekehrt konnte die Eilgüterschiffahrt nur bescheidene Transporte zur Durchführung bringen, sodaß die Schiffsräume nicht voll ausgenutzt wurden. Für den Schleppverkehr kamen bergwärts unerhebliche Kohlentransporte und talwärts vereinzelte Mehl- und Getreidetransporte in Frage. Aehnlich gestaltete sich die Verkehrslage auf der Relation Berlin-Stettin, eine Belebung zeigten nur die Mehltransporte auf der Relation Magdeburg-Berlin. / Eine wesentliche Besserung konnte im Durchgangsverkehr von Hamburg nach Schlesien festgestellt werden, die talwärts durch größere Erzzuzüge, bergwärts durch bedeutende Transporte der verschiedensten Güterarten hervorgerufen wurde. Angesichts der verhältnismäßig günstigen Wasserstände auf der Oder hielt sich auch der Talverkehr ab Schlesien vor allen Dingen bei den Kohlentransporten in größeren Ausmaßen. Die eine kurze Kleinwasser-Periode ablösende Wasserwelle auf der Oder in der zweiten Hälfte des Monats veranlaßte sogar einen großen Schleusenrang im Oder—Spree-Kanal, der jedoch in kurzer Zeit durch Verlängerung der Schleusenbetriebszeiten wieder behoben werden konnte. / In der Berliner Baumaterialienschiffahrt ist, abgesehen von geringen Anzeichen der Besserung, die Lage unverändert.

Oder

Breslau, den 9. April 1926. / Der Wasserstand der Oder unterhalb Breslau ist erheblich zurückgegangen, sodaß sach an den bekannten Stellen zwischen Breslau und Glogau bereits Schwierigkeiten gezeigt haben. Um die Tauchtiefe nicht schon jetzt heruntersetzen zu müssen, bleibt nur zu hoffen, daß die heut gemeldete Besserung der Wasserführung von Oder und Neiße sowie aller oberen Nebenflüsse, von Bestand ist und den Strom unterhalb Breslau wieder auffüllt. 173 voll beladene Kähne sind in der Berichtswoche noch von Breslau abgeschwommen. In Coselhafen ist ein leichter Rückgang der Umschlagsmenge — zum Teil infolge der Feiertage — zu verzeichnen; annähernd 46 000 t wurden vom Waggon in 130 Fahrzeuge umgeschlagen, der Kahnbestand in Coselhafen mit 258 Fahrzeugen ist ziemlich unverändert. Die Bergbewegung durch Breslau war wieder mit 60 beladenen und 137 leeren Kähnen sehr stark. Stettin belebt sich weiter, Hamburg immer noch verhältnismäßig still.

Breslau, den 16. April 1926. / Das Ausbleiben jeglicher Niederschläge hat die Wasserführung der Oder stark beeinträchtigt. Die Tauchtiefe ab Breslau mußte ab 16. d. Mts. auf 1,28 m herabgesetzt werden. Von Breslau sind infolgedessen nur 135 Talfahrzeuge abgefahren und im Breslauer Hafengebiet hat sich ein Rang von über 100 voll beladenen Kähnen gebildet. In Coselhafen sind 167 Fahrzeuge mit rund 58 000 t Kohlen und verschiedenen Gütern abgefertigt worden, eine erfreuliche Zunahme gegen die Feiertagswoche, der Kahnbestand ist jedoch auf rund 300 Fahrzeuge gestiegen und der von Breslau zu erwartende Zugang weiter nicht unerheblich, da Ransern zu Berg 42 beladene und 139 leere Kähne passierten. / Die Geschäftslage in Stettin belebt sich langsam weiter. In Hamburg war vorübergehend eine stärkere Nachfrage nach Oderraum, sodaß die Anteilfrachten anzogen; gegen Ende der Woche wieder stiller.

Breslau, den 24. April 1926: Gleich zu Beginn der neuen Berichtswoche trat eine so erhebliche Aufbesserung des Wasserstandes ein, daß bereits am 19. d. Mts. die Tauchtiefe ab Breslau wieder auf 1,50 m heraufgesetzt werden konnte. Der Breslauer Talrang, der sich inzwischen erheblich vergrößert hatte, wurde in 4 Tagen mit 297 Fahrzeugen durch Ransern aufgearbeitet, im ganzen sind in der Woche 332 Talkähne Ransern passiert und zu Berg 36 Schleppzüge mit 65 beladenen und 140 leeren Kähnen. Die bisherige Höchstleistung von Ransern seit Bestehen dieser Schleuse fällt auf den 21. d. Mts., indem in 24 Stunden ununterbrochener Arbeit 140 Kähne geschleust wurden. / In Coselhafen hat sich die Umschlagsmenge auch weiter wieder gehoben, indem über 58 000 t Kohlen und fast 3 000 t Güter zum Schiff und zirka 16 000 t Erze zum Waggon umgeschlagen wurden. 175 Fahrzeuge schwammen von Coselhafen ab, der Kahnbestand ist etwas zurückgegangen auf 276 Fahrzeuge. / In Stettin finden die leer werdenden Fahrzeuge z. Zt. bald Bergladung, Hamburg weiter still.

Breslau, den 30. April 1926. / Die letzte Aprilwoche zeigte im Tal- wie Bergverkehr weiter eine aufsteigende Tendenz und der Wasserstand der Oder hielt sich noch gerade, um die Fahrzeuge voll auslasten zu können. In Coselhafen wurden über 61 000 t Kohlen und zirka 2 000 t Güter vom Waggon in 171 Fahrzeuge umgeschlagen, der Kahnbestand ist ungefähr der gleiche geblieben. Breslau passierten zu Tal 235, zu Berg 225 Fahrzeuge, unter letzteren 91 beladene Kähne. / In Stettin konnten mehrere Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen werden, auch in Hamburg war die Nachfrage nach Kahnraum für Oderstationen etwas lebhafter.

Oder-Wasserstände:

Datum:	Ratibor:	Dyhernfurth:	Neiße b. Wartha
2. 4. 26	—	—	+ 0,12 m
4. 4. 26	1,46 m	2,12 m	—
9. 4. 26	—	—	+ 0,08 m
10. 4. 26	1,40 m	1,73 m	+ 0,00 m
11. 4. 26	1,40 m	1,68 m	—
16. 4. 26	—	—	— 0,10 m
17. 4. 26	1,20 m	1,66 m	— 0,10 m
18. 4. 26	1,20 m	1,60 m	—
19. 4. 26	2,56 m	—	—
21. 4. 26	—	2,58 m	+ 0,16 m
23. 4. 26	—	—	+ 0,12 m
24. 4. 26	1,66 m	2,24 m	+ 0,12 m
25. 4. 26	1,56 m	2,12 m	
30. 4. 26	—	—	— 0,02 m
1. 5. 26	1,36 m	1,79 m	—

Oderfrachten:
vom 3. 4. 26 bis 30. 4. 26.

(in Reichsmark je Tonne, ausschließlich aller Nebenkosten wie Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr.)

Von:	Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen		
Nach:	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für g. Kahnladungen **Steinkohle:** Vom bis							
3. 4. 9. 4. 26.	3,80	3,20	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90
10. 4. 16. 4. 26.	4,10	3,50	5,40	4.80	5,90	5,30	7,90
17. 4. 23. 4. 26.	3,80	3,20	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90
24. 4. 30. 4. 26.	3,75	3,15	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen traten entsprechende Zuschläge ein.

Donau, Main und Ludwigs—Donau—Main-Kanal März 1926

Regensburg	9 095	660	—	18 325
Deggendorf	—	—	—	5 683
Passau	2 025	129,5	—	7 942
Aschaffenburg[1]) . . .	54 975,5	1 403,5	42,5	4 826
Würzburg	6 532,5	320	10	8 708,5
Bamberg	1 655,5	—	—	1 484,5

Auf der Donau wurden im Ankunftverkehr zu Berg besonders Holz aller Art, Benzin und Getreide aller Art befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenfabrikate und Sammelgüter. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 40 106 t, davon Grenzeingangsverkehr 11 818 Tonnen, Grenzausgangsverkehr 28 288 Tonnen. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 54 975,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -koks 50 912,5 t und 1 040 tEisenerz. Zu Tal kamen 1 403,5 t Sand an. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 4 826 t, hiervon hauptsächlich Schwefelkiesabbrände 1 489,5 t, Holz aller Art 1 343 t und 1 030 t Holzzeugmasse. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 6 532,5 t, in der Hauptsache Steinkohlen und -koks 3 333 t und 1 747,5 t Mehl, der Abgangsverkehr zu Tal 8 708,5 t, hiervon hauptsächlich Getreide aller Art 4 585 t, Holz aller Art 2 825,5 t und 998,5 t Eisen und Eisenfabrikate. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg mit 1 655,5 t, darunter 1 368,5 t Mehl, und einen Abgangsverkehr zu Tal mit 1 484,5 t, darunter 580,5 t Getreide aller Art zu verzeichnen. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 86 473 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und -koks 52 464 t, 3 116 t Mehl, 1 639 t Steine aller Art, 1,271 t Eisen und Eisenfabrikate, 1 010 t übrige Erze, 683 t Blei und 674 t Sammelgüter, zu Tal 7 429 t Getreide aller Art, 5 681 t Holz aller Art, 2 290 t Zement, 1 756 t Steine aller Art, 1 490 t Schwefelkiesabbrände, 1 349 t Eisen und

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.

Eisenfabrikate und 11449 t Sammelgüter. Außerdem hatte Stockstadt a. M. einen Floßverkehr zu Tal von 3684 t Floßholz zu verzeichnen. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 2716 t zu Tal 4035 t Güter und 3960,5 t Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 2769 t, zu Tal 1660 t Güter und 1548 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 1576 t. zu Tal 1604 t Güter und 1443 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Getreide, Steine und Holz aller Art. / Auf dem Ludwigskanal war der Güterverkehr im Monat März noch gering. In Kelheim kamen 80 t an und gingen 107 t Güter und 383 t Floßholz ab. An sonstigen am Ludwigskanal gelegenen Hafenplätzen kamen an 703,5 t.

VERKEHRSSTATISTIK

Schiffsverkehr in den Mannheimer Häfen. In der Zeit vom 3. April bis 1. Mai 1926 weißt der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf: Angekommen sind: talwärts 7 beladene Dampfer mit 303 Tonnen, 18 leere Schleppkähne und 78 beladene mit 18036 Tonnen, bergwärts 75 beladene Dampfer mit 9335,9 Tonnen, 31 leere Schleppkähne und 310 beladene mit 176314,9 Tonnen. Abgefahren sind talwärts 1 leerer Dampfer und 81 beladene mit 6583,7 Tonnen, 187 leere Schleppkähne und 104 beladene mit 45012,5 Tonnen, bergwärts 6 beladene Dampfer mit 231 Tonnen, 73 leere Schleppkähne und 13 beladene mit 2338 Tonnen. / Auf dem Neckar sind talwärts angekommen 5 leere Schleppkähne und 146 beladene mit 19496,6 Tonnen, bergwärts abgefahren sind 133 leere Schleppkähne und 21 beladene mit 1900 Tonnen. / Der Gesamtverkehr stellt sich auf: Dampfer: 1 leerer und 169 beladene mit 16473,6 Tonnen. / Schleppkähne: 281 leere und 503 beladene mit 239701,4 Tonnen. / Auf dem Neckar: 138 leere Schleppkähne und 21 beladene

Hafen zu Worms.

Der Gesamtverkehr im 1. Vierteljahr 1926 betrug:

Zufuhr	1416	69380
Abfuhr	16671	16896
Zusammen	18087	86276
Zufuhr	1799	88996
Abfuhr	19822	20017
Zusammen	21621	109013
Mithin mehr	—	—
gegen weniger	3534	22737

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat April 1926.

Westhafen:

Eingegangen bel. —
„ leer 218 = 218 (192) Schiffe
Ausgegangen bel. 223
„ leer — = 223 (189) Schiffe

Güterumschlag: Brennstoffe	147691,6 t	(125029,3 t)
sonst. Güter	910,0 t	(647,7 t)
	148601,6 t	(125677,0 t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 19
„ leer 11 = 30 (29) Schiffe
Ausgegangen bel. 11
„ leer 19 = 30 (29) Schiffe

Güterumschlag: Brennstoffe	3580 t	(2880,0 t)
sonst. Güter	7010,3 t	(4496,0 t)
	10590,3 t	(7376,0 t)

Güterumschlag in und aus der Richtung:

Duisburg (Inland)	25362,8 t	(16699,1 t)
„ (Ausland)	94504,9 t	(92378,4 t)
Emden	25899,2 t	(8848,1 t)
Bremen	9607,0 t	(8182,4 t)
Hannover	3818,0 t	(5945,0 t)
	159191,9 t	(133053,0 t)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	137670,2 t	(117233,8 t)
Zufuhr über die Reichsbahn . . .	23087,0 t	(14476,0 t)
Abfuhr über die Reichsbahn . . .	15835,0 t	(7348,0 t)
Lokalverkehr	33701,0 t	(31495,0 t)
	210293,2 t	(170552,8 t)

BUCHBESPRECHUNGEN

Jahrbuch der bayerischen Wirtschaft 1926. Mit zahlreichen Abbildungen, Wirtschaftskarten und Tabellen. Herausgegeben von Stanges technischer Beratungsstelle München, Druckerei und Verlags-A.-G. Richard Pflaum, München. In Leinwand geb. rd. 800 Seiten, Preis RM. 15.—.

Kapitalnot, drückende Steuerlasten, hohe Löhne und Frachtkosten sowie die damit verbundenen Konkurse, Geschäftsaufsichten und Arbeiterentlassungen, mit diesen Stichworten kennzeichnet der Herausgeber in seinem Vorwort das Finale des abgelaufenen Wirschafsjahres 1925. Trotzdem wird der Leser beim Studium der einzelnen Aufsätze finden, daß im großen und ganzen die bayerische Wirtschaft auf gediegener Grundlage ruht und die Hoffnung berechtigt ist, daß man nach Ueberwindung des Reinigungsprozesses einer besseren Zukunft entgegensehen kann. / Der vorliegende II. Band des Jahrbuches gibt Anregungen mannigfacher Art. Nicht ohne Berechtigung wird es in der Presse genannt: Ein Volksbuch der bayerischen Wirtschaft, gleichzeitig aber auch ein ausgezeichneter Mahner für das bayerische Volk, sich der eigenen Kraft bewußt zu werden. Der reichhaltige Inhalt bringt ausgezeichnete Abhandlungen hervorragender Fachleute über das Finanz- und Börsenwesen, die Land- und Forstwirtschaft, Handwerk und Gewerbe, Handel und Verkehr und die verschiedenen bayerischen Industriezweige. Ueber die „Verwaltung der bayerischen Binnenhäfen“ schreibt Reg. Direktor Serrat, die „technische Entwicklung des Bayerischen Lloyd“ wird von Dipl. Ing. Beschoren beleuchtet. Wir sehen, daß sich die einzige deutsche Donau-Schiffahrtsgesellschaft, der Bayerische Lloyd die Errungenschaften der rasch sich entwickelnden Technik überall zu eigen zu machen versucht, um von der harten Konkurrenz des Auslandes nicht überflügelt zu werden. / Dem vorliegenden Jahrbuch ist eine freundliche Aufnahme und weite Verbreitung zu wünschen.

Hydraulische Probleme. Ein wissenschaftlicher Ueberblick. Vorträge auf der Hydraulik-Tagung in Göttingen am 5. und 6. Juni 1925. Herausgegeben vom Wissenschaftlichen Beirat des Vereins deutscher Ingenieure. DIN A 5, VIII/219 Seiten mit 165 Abbildungen. 1926. Preis gebunden 22,50 RM. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin).

Bei der ständig wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung der Wasserkräfte und der lebhaften Entwicklung, die die Erforschung der wissenschaftlichen Grundlage hydraulischer Maschinen genommen hat, erschien es dem Wissenschaftlichen Beirat des Vereins deutscher Ingenieure geboten, in einer eingehenden Aussprache der Führer auf den einzelnen Gebieten der Hydraulik einen kritischen Ueberblick über die schwebenden Fragen dieser Wissenschaft zu erhalten. / Seit längerer Zeit wird schon von den Ingenieuren ein hohes Maß von wissenschaftlicher Erkenntnis gefordert. Die Beherrschung dieser Wissenszweige ist den sogenannten reinen Geisteswissenschaften ebenbürtig. Die Kenntnis und scharfe Anwendung der Naturgesetze erfährt zudem eine fortwährende und sehr wohltätige Kontrolle durch Tatsachen, was in anderen Wissenszweigen kaum in diesem Ausmaß zu finden ist. Außerdem gibt es gewisse Fragen, deren Lösung sich durch die Zeitläufe als dringend herausgestellt haben, was zur Folge hat, daß man gleichzeitig an verschiedenen Stellen daran geht, solche Fragen zu bearbeiten. Natürlich werden die Ergebnisse über Versuche an zwei verschiedenen Stellen sich immer voneinander unterschei-dem wird der Leser beim Studium der einzelnen Aufsätze finden, daß im Fülle der vorliegenden Aufgaben erscheint es doch zweckmäßig, daß man mit den Kräften haushälterisch umgeht und dafür sorgt, daß die gleichen Aufgaben nicht an zu vielen Stellen zugleich angefaßt werden. In dieser Hinsicht war eine Aussprache der Leiter der verschiedenen Hydrodynamischen Institute von Wert. Die Veröffentlichung der auf der Hydraulik-Tagung gehaltenen Vorträge und der sich daran anschließenden Wechselreden erfolgt nicht nur, um zu zeigen, in welchem Geist die Tagung stattgefunden hat, sondern auch, um einen entsprechenden Sammelpunkt zu bilden, von dem zu hoffen ist, daß viele Aenderungen und Befruchtungen auf diesem Gebiet von ihm ausgehen werden.

Kleine Brockhaus. Handbuch des Wissens in einem Band. Ueber 54000 Stichwörter auf etwa 800 dreispaltigen Textseiten, mit 6000 Abbildungen im Text und auf 89 einfarbigen und bunten Tafel- und Kartenseiten, sowie 36 Uebersichten und Zeittafeln. In Halbleinen geb. Mk. 23.—, in Halbfranz geb. Mk. 30,—, in Lieferungen bezogen, jede Lieferung Mk. 2,10.

Das Handbuch des Wissens liegt nunmehr abgeschlossen vor und läßt erkennen, welch unentbehrliches Nachschlagewerk für Haus und Kontor, für Kopf- und Handarbeiter es ist. Alles in allem kann man sagen, daß der Kleine Brockhaus einen Wissensstoff in sich birgt, daß er wohl kaum eine an ihn gerichtete Frage unbeantwortet läßt. Der Preis ist im Verhältnis zu dem Gebotenen so gering, daß die Anschaffung des Werkes nur empfohlen werden kann.

Veröffentlichungen des Reichsverbandes der deutschen Industrie. Heft 30. Bericht über die Hauptausschuß-Sitzung vom 12. Februar 1926. Selbstverlag des Reichsverbandes der deutschen Industrie, Berlin W 10., Königin-Augusta-Straße 28.

Die Vorträge, die auf der Hauptausschuß-Sitzung des Reichsverbandes der deutschen Industrie am 12. Februar 1926 in Berlin gehalten worden sind, haben eine ungewöhnliche Beachtung in der Oeffentlichkeit gefunden. Inhalt des Heftes: Staatssozialismus und Privatwirtschaft (W. Jutzi, Köln). Behördliche Maßnahmen gegen Ringbildung (Konsul Dr. Ing. e. h. Klönne, Dortmund.) Industrie und Parlament Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg.)

Der Reichsbahn-Konflikt. Wer hat Recht? Von Dr. jur. Heinz Brauweiler. Verlag Guido Hackebeil, Berlin. 1926.

Der Verfasser legt dar, daß rechtlich, nationalpolitisch, wirtschaftspolitisch und sozialpolitisch der Standpunkt der Reichsbahn-Verwaltung in dem bekannten Konflikt mit den Gewerkschaften wohl begründet ist. In seiner Zusammenfassung führt er aus: „Wenn das Urteil der Oeffentlichkeit bislang der Reichsbahn-Verwaltung nicht günstig war, so könnte an dieser Erscheinung als an einem Schulbeispiel nachgewiesen werden, wie „öffentliche Meinung" entsteht, gemacht und irregeführt wird. Gegen Tatsachen werden Gefühle mobilisiert, um die Tatsachen verschwinden und die Beurteilung der Folgewirkungen vergessen zu lassen.

Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Berlin für 1925. 293 Seiten. Brosch. Berlin. 1926.

Der 1. Hauptabschnitt „Industrie und Handel des Berliner Kammerbezirks im Jahre 1925" bringt neben einem Rückblick auf die allgemeine Wirtschaftslage einen ausgezeichneten Ueberblick über die Wirtschaftspolitik des vergangenen Jahres, wobei auch die hauptsächlichsten Fragen der Binnenschiffahrt berührt werden. Auch in dem Ueberblick über die Geschäftslage der einzelnen in dem Kammerbezirk vertretenen Gewerbezweige wird die Binnenschiffahrt berücksichtigt. Die Kammer stellt zusammenfassend fest, daß der gesamte Güterverkehr zu Wasser unter dem Druck der Kreditnot, der Erschwerung des Außenhandels und der steuerlichen Belastung, darunter auch der Schleusenzölle, zu leiden hatte. Der 2. Hauptabschnitt ist der Organisation und Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer zu Berlin gewidmet.

Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen für das Jahr 1925. Abgeschlossen Anfang März 1926.

Der vorliegende Tätigkeitsbericht tritt zum erstenmal seit 12 Jahren wieder in der Ausführlichkeit vor die Oeffentlichkeit, in der er vor dem Kriege alljährlich erschien. Neben „Produktion und Marktlage", „Gesetzgebung und Verwaltung", „Lohn- und Arbeitsverhältnissen", „Technischen Aufgaben des Vereins" usw. usw., ist einer Darstellung der Probleme des Verkehrswesens ein breiter Raum eingeräumt. Der Verein für die bergbaulichen Interessen vertritt den Standpunkt, daß die zurzeit verfügbaren Kapitalien zunächst zur Instandhaltung und Entwicklung der gewerblichen Betriebe verwandt werden müßten, daß man infolgedessen an viele der in Aussicht genommenen Kanalbauten zurzeit auch dann nicht herantreten könne, wenn hierbei eine große Zahl von Erwerbslosen unmittelbar und mittelbar hierbei Beschäftigung finden kann. Die in diesem Zusammenhang gebrauchte Wendung, daß auch die Verwendung ausländischer Kredite, soweit sie in größerem Umfang und auch zu fortlaufend niedrigen Zinssätzen zu haben sind, lediglich für werbende Anlagen in Frage komme, erscheint dem Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker wenig glücklich. Wird doch damit — wenigstens in dieser allgemeinen Fassung — der Wasserstraße die werbende Kraft abgesprochen — ein Standpunkt, der wohl nicht Gemeingut der bergbaulichen Industrie sein dürfte.

Verein Deutscher Ingenieure. Geschäftsbericht 1925/26. Din-Format A. 6. 36 Seiten. VDI-Verlag, Berlin NW 7, Ingenieur-Haus.

Der vorliegende Geschäftsbericht gibt in wohltuender Kürze einen klaren Ueberblick über das weite Tätigkeitsfeld des bekannten Vereins.

Vierteljahrs-Hefte zur Statistik des Deutschen Reiches. Hrsg. vom Statistischen Reichsamt. 34. Jahrgang. 1925. 4. Heft. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61. Ladenpreis: Jahrgang 24 RM., Einzelhaft 6 RM.

Aus dem Inhalt: Produktion der bergbaulichen Betriebe 1924. Statistik der Preise. Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich. Anbauflächen-Erhebung 1925. Abstempelung von Wertpapieren in Deutschland vom April bis Ende 1924. Konkurs und Geschäftsaufsicht-Statistik für das 3. Vierteljahr 1924. Zahl der versorgungsberechtigten Kriegsbeschädigten und Kriegshinterbliebenen im Deutschen Reich nach der Erhebung vom 5. Oktober 1924. Zur deutschen Arbeitsmarkt-Statistik im 3. Vierteljahr 1925.

Elektromotoren für aussetzenden Betrieb mit Planung von Hebezeugantrieben. Mit 71 Abbildungen und 150 Seiten mit Register. Oktav. 1926. Verlag S. Hirzel, Leipzig. Brosch. Mk. 12,—; Ganzleinen Mk. 14,—. (Aus der Serie „Elektrizität in industriellen Betrieben", hrsg. von Prof. Dr. ing. e. h. W. Philippi.)

Das Buch behandelt die Elektromotoren für aussetzenden Betrieb der dem Nahtransport dienenden Maschinen, wie z. B. Krane und Aufzüge, Kipper, Drehscheiben, Schiebebühnen und Spills, auch die Hilfsmaschinen in Hüttenwerken, wie Rollgänge, Schlepper usw. Es erfaßt nun vor allem die charakteristischen Arbeitsbedingungen solcher aussetzenden Betriebe und stellt dem Ingenieur und Konstrukteur von Elektromotoren die Grundlagen zur Verfügung. Dem Projekteur elektrischer Ausrüstungen und dem Konstrukteur von Hebezeugen und Transportmaschinen vermittelt es die Kenntnis der Eigenschaften und des Wärmeverhaltens der Kranmotoren, gibt aber auch dem Betriebsleiter wichtige Aufklärungen über die Arbeitsbedingungen, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit solcher Antriebe. Ein besonderer Abschnitt behandelt die Normung der Kranmotoren, ein weiterer Energieverbrauch und Netzbelastung bei Hebezeugantrieben.

Flaggenbuch der deutschen Seeschiffahrt. Preis 3.— Mk.

Das unter Mitwirkung amtlicher Stellen im Druck und Verlag der Bonner Fahnenfabrik, Bonn/Rh. erschienene Buch gibt eine vollständige Uebersicht über den Stand der deutschen Seeschiffahrt und ermöglicht die Erkennung des Eigners eines passierenden Schiffes auf See. Aus dem Inhalt: Die internationalen Signalflaggen. Die Flaggen und Schornsteine der deutschen Seereedereien (über 300 farbige Abbildungen). Spezialflaggen. Signale zwischen Fischereifahrzeugen und Fischereikreuzern usw.

Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie. Von Dr. Ernst Friedrich, a. o. Professor an der Universität Leipzig. Dritte Auflage. Erster Band. Allgemeine Wirtschaftsgeographie. Mit drei Karten. Gr. Oktav. IX. 249 Seiten. 1926. Verlag von Walter de Gruyter & Co. Berlin u. Leipzig. Mk. 12,—; geb. Mk. 13,50.

Der Verfasser hat das seit Jahren vergriffene Buch auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen an der Handels-Hochschule zu Leipzig neugestaltet und ein handliches Lern- und Nachschlagebuch für die Bedürfnisse von Studierenden, insbesondere der Handels-Hochschule, und für Lehrer, Kaufleute, Industrielle, Landwirte usw. wieder zur Verfügung gestellt. / Jedem Abschnitt sind kurze Literaturangaben beigefügt.

Behörden-Bibliotheken. Hrsg. von H. Müller, Bibliothekar des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. 259 Seiten. Verlag der Gsellius'schen Buchhandlung, Berlin. 1925.

Ausgehend von der Tatsache, daß gegenüber der Friedenszeit die Inanspruchnahme der Behörden-Bibliotheken gewaltig gewachsen ist, legt der Verfasser in dem Vorwort dar, daß die Benutzung der Bibliotheken sehr erleichtert werden könnte durch übereinstimmende Benutzungsordnungen, gleichmäßige Arbeitsordnungen und Katalogisierungsvorschriften und gleichartige Formulare. Das Buch bringt hierfür zum Teil eingeführte Muster. Das von Preußischen Ministerial-Bibliothekaren entworfene Katalogisierungs-System wird hier zum erstenmal veröffentlicht. Der Verfasser gewährt weiten Kreisen einen Einblick in die Fülle wissenschaftlicher Arbeit, die in den Bibliotheken der Behörden geleistet werden muß, sein Buch ist ein praktischer Ratgeber für die sachgemäße Einrichtung und Verwaltung der Behörden-Bibliotheken.

Nautik. Kurzer Abriß des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schiffahrtskunde. Von Dr. Franz Schulze, Direktor der Navigationsschule zu Lübeck. Vierte umgearbeitete Auflage, bearbeitet von Dr. Heinrich Kuhl, Seefahrtsoberlehrer zu Altona. 135 Seiten. Mit 56 Abbildungen. Sammlung Göschen, Bd. 84, Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10 und Leipzig. 1926. Preis 1,50 RM.

Das Bändchen will in erster Linie dem gebildeten Laien einen Ueberblick über die auf Handelsschiffen benutzten Hilfsmittel und Methoden zur Wegfindung über See geben. Die vorliegende Neubearbeitung wurde notwendig durch Einführung der nautisch-bürgerlichen Zählweise des Datums im Nautischen Jahrbuch von 1925, dessen Angaben allen nautisch-astronomischen Berechnungen zu Grunde liegen. Aber auch sonst ist das Bändchen sorgfältig durchgesehen und zum größten Teil umgearbeitet worden.

Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin, 1851-1926. Verlagsverzeichnis von Wilhelm Ernst & Sohn, Verlag für Architektur und technische Wissenschaften, mit einer geschichtlichen Einleitung. Hrsg. zum 75jährigen Bestehen der Firma.

Der vorliegende erstklassig ausgestattete Katalog verdankt seine Entstehung dem 75jährigen Geschäftsjubiläum des auch in den Kreisen der Binnenschiffahrt und des Wasserbaues bestbekannten Verlages, dessen derzeitiger Chef erst vor kurzem in Anbetracht seiner persönlichen Verdienste um die Förderung der technischen Wissenschaften die Würde eines Doktor-Ingenieurs erhalten hat. (Siehe Z. f. B. 1926, Seite 78). Die Aufzählung der in der langen Zeitspanne von 75 Jahren erschienenen Verlagswerke ist unterbrochen von 4 beachtenswerten Aufsätzen: „Der Hochbau" (Prof. Dr. Borrmann), „Der geschichtliche Werdegang des Eisenbetonbaues" Geh. Rat Prof. Dr. Foerster), „Zur Entwicklungsgeschichte der Statik und des Eisenbaues" (Prof. Dr. Gehler) und „Der Wasserbau" (Prof. Mattern, Oberreg. u. Baurat) Ein ausführliches Namens-, Orts- und Sachverzeichnis erleichtert die Benutzung des Verlags-Katalogs.

Die deutsch-schweizerischen Wirtschaftsbeziehungen im Jahre 1925. Jahresbericht der Deutschen Handelskammer in der Schweiz. 64 Seiten.

Auch für die schweizerische Volkswirtschaft bedeutet das Jahr 1925 eine Enttäuschung, wenn sich auch die Rückschläge für die Schweiz in erträglichen Grenzen hielten. Der 1. Hauptteil des Berichtes gilt der Tätigkeit der Deutschen Handelskammer in der Schweiz, der 2. Teil beleuchtet den deutsch-schweizerischen Güteraustausch, unter besonderer Berücksichtigung der einzelnen Exportgüter.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Seeschiffahrtsbestimmungen in den Handels- und Schiffahrtsverträgen mit Italien und Rußland.
Von Ministerialrat Dr. Lahr, Berlin („Hansa", Hamburg 1926, Nr. 6/7 v. 6./13. Februar 1926).

Die deutsche Handelsflotte.
(„Der Deutsche", Berlin 1926, Nr. 50 v. 28. 2. 26).

Der Danziger Seeverkehr.
Von Kapitän z. S. a. D. Martini, Danzig („Der Schiffsfrachtendienst", 1926, Nr. 6 v. 12. 2. 26).

Die wirtschaftliche Lage der Reichsbahn.
Von Staatssekretär a. D. Vogt, Berlin („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin 1926, Nr. 7 v. 18. 2. 26).

Die Tarifgebarung der Reichsbahn.
Von Oscar Rümmele, Berlin („Der Deutsche", Berlin 1926, Nr. 49 v. 27. 2. 26).

Die Donauumschlagstarife.
Von Dr. Claus Serrat, („Die freie Donau", Regensburg 1926, Nr. 5 v. 1. 3. 26).

Holland und die deutschen Seehafen-Ausnahmetarife.
Von Regierungsdirektor Kurt Giese, Hamburg („Wirtschaftsdienst", Hamburg 1926, Nr. 8 v. 26. 2. 26).

Hamburg—Triest.
Von Reichsbahndirektor Otto Moorhart („Die freie Donau", Regensburg 1926, Nr. 4 v. 15. 2. 26).

Zum Wettbewerb zwischen Eisenbahn, Post, Kraftfahrzeugen und Spediteuren.
Von Dr. Röder, Berlin („Ostdeutsche Wirtschaftszeitung“, Breslau 1926, Nr. 48 v. 26. 2. 26).

Hamburgs Eisenbahngüterverkehr im Jahre 1925.
Von Reichsbahn-Oberrat Klewitz („Schiffahrtszeitung“, Hamburg 1926, Nr. 19 v. 6. 3. 26).

Le port d'Anvers.
Von K. Bollengier, Ingénieur en Chef, Directeur des Travaux Maritimes. („La Navigation du Rhin“, Nr. 3, 15. 3. 26).

Venlo als Transithafen.
(„De Telegraaf“, Nr. 12 732, 5. 3. 26.)

Störungen holländischer Verkehrsbelange.
Von Karl Hofbauer, Duisburg („Rhein- und Ruhrzeitung“, Duisburg, Nr. 131, 19. 3. 26).

La construction du canal de la Meuse au Waal (Hollande).
Von Alfred Bijls („Le Génie Civil“, Paris, Nr. 9, 27. 2. 26).

Die west- und süddeutschen Wasserstraßen.
Von Dr. Fritz Runkel, Benzberg/Köln („Das Rheinschiff“, Nr. 4, 1. 4. 26).

Die Rhein—Main—Donau-Verbindung.
Von Staatsrat Dr. Ritter von Grassmann („Der Schiffsfrachtendienst“, Nr. 12, 28. 3. 26).

Vom Main zur Donau. Die 1. Stufe vor der Vollendung.
Von Dr. Georg Sinner („Der Deutsche“, Berlin, Nr. 77, 1. 4. 26).

Die Ziele der Donaupolitik.
Von Dr. G. Antipa, Mitglied der rumän. Akademie i. Bukarest („Prager Presse“, Nr. 73, 14. 3. 26).

Ausbau der Donauhäfen. Sitzung der Hafensektion der Bratis-Lawaer Handels- und Gewerbekammer.
(„Prager Presse“ Nr. 63 vom 4. 3. 26.)

Eine Donauschiffahrt von Regensburg nach Wien i. J. 1836.
Von Dr. Ernst von Nischer-Falkenhof, Wien („Die freie Donau“, Regensburg Nr. 6 vom 15. 3. 26).

Truppentransporte auf der Donau im Türkenkrieg 1595/97.
Von Dr. Deisser-Füssen („Die freie Donau“, Regensburg Nr. 7 v. 1. 4. 26).

Regensburg als Umschlagsplatz.
Von Rechtsrat Ditthorn, Regensburg („Der Schiffsfrachtendienst“ Nr. 12 vom 28. 3. 26).

Passau als Umschlagsplatz.
Von Regierungsbaurat Lippert, Passau („Der Schiffsfrachtendienst“ Nr. 12 vom 28. 3. 26).

Der Wettbewerb für die Gestaltung der Staustufe Heidelberg.
Von Oberbaurat Dr. Ludwig Schmieder, Heidelberg („Der Bauingenieur“, Berlin Nr. 9 vom 26. 2. 26).

Eine Konferenz über das Eiserne Tor in Paris.
Von Dr. Alexander Szana („Die freie Donau“, Regensburg Nr. 6 vom 15. 3. 26).

Die Wasserstandsvorhersagen für die oberösterreichische Donaustrecke.
Von Oberbaurat Ing. Franz Rosenauer, Linz („Die Wasserwirtschaft“, Wien Nr. 8 vom 15. 4. 26).

Das Ergebnis des Wettbewerbes für die Wehranlage der Staustufe Heidelberg im Zuge der Neckarkanalisierung von Mannheim-Plochingen.
Von Reg.-Baurat Jul. Bank, Stuttgart („Deutsche Wasserwirtschaft“ Nr. 3 vom 20. 3. 26).

Zum Neckar-Kanal-Streit.
Von Oberreg. Baurat F. Zimmermann („Rhein-Mainische Volkszeitung“, Frankfurt a. M. Nr. 74 vom 30. 3. 26).

Nord-West-Deutsche Wasserstraßen-Projekte.
Von Reinhard Th. Scheffer („Gelsenkirchener Zeitung“, Gelsenkirchen Nr. 98 vom 9. 4. 26).

Der Ausbau von Emden.
Von Ministerialrat Verlohr („Deutsche Allgemeine Zeitung“ Nr. 180 vom 18. 4. 26).

Der Anschluß des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes und Mitteldeutschlands an die Ostsee durch Binnenschiffahrtswege.
Von Dr. Schärffe („Der Schiffsfrachtendienst“ Nr. 12 vom 28. 3. 26).

La voie navigable de la Vltava et de l'Elbe de Prague a la frontière.
(„La Navigation du Rhin“ Nr. 4 vom 15. 4. 26.)

Ausbau des Stettiner Hafens.
Von Dr. Ing. Lohmeyer, Berlin („Zentralblatt der Bauverwaltung“ Nr. 11 vom 17. 3. 26).

Die Verbesserung der Oder-Wasserstraße unterhalb Breslau. Gutachten des am 11. 10. 22 eingesetzten Technischen Ausschusses vom 6. 3. 1923.
(„Die Bautechnik“ Nr. 1, 1926.)

Das Memelgebiet und die Tschechoslowakei.
Von Konsul M. Reisys, Memel („Prager Presse“ Nr. 31 vom 31. 1. 26).

Danzig-Polen.
Von Dr. Henryk Straßburger („Prager Presse“ Nr. 31 vom 31. 1. 26).

Die Bedeutung der wirtschaftlichen Aussichten Danzigs.
Von Julius Gehl, Vizepräsident des Senats der Stadt Danzig („Prager Presse“ Nr. 31 vom 31. 1. 26).

Die Regulierung des Mississippi.
Von Ki („Die Bautechnik“ Nr. 6, 1926).

Wie steht es mit dem Rotorschiff?
Von Karl Schröder, Elberfeld („Industrielle Praxis“ Nr. 15 v. 10. 4. 26).

Stettiner Seehafen.
Von Dr. sc. pol. Ernst Oldenburg, Stettin („Börsen-Zeitung“, Berlin Nr. 167 vom 11. 4. 26).

Reichsbahn und Wirtschaft.
Von Prof. Dr. Ing. Blum, Hannover, Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahngesellschaft („Die Reichsbahn“ Nr. 11 v. 17. 3. 26).

Reichsbahn und Wirtschaft.
Von Dr. Alfred Gildemeister, M. d. R. („Deutsche Wirtschaftszeitung“ Nr. 10 vom 11. 3. 26).

Zum Finanzproblem bei der neuen Reichsbahn.
Von Reichsbahndirektor Dr. W. Spieß („Frankfurter Zeitung“ Nr. 270 vom 13. 4. 26).

Die Umstellung der Reichsbahn.
Von Reichsminister a. D. Dr. Oeser, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft („Wirtschaftsdienst“, Hamburg Nr. 13 v. 2. 2. 26).

Gegenwartsfragen der Deutschen Reichsbahn.
Von Dr. Ing. Heinrich, Präsident der Reichsbahndirektion Halle („Die Reichsbahn“, Berlin Nr. 13 vom 31. 3. 26).

Das Reichsbahnmonopol.
Von Reichsbahndirektor Dr. Kittel, Berlin („Zeitung der Deutschen Eisenbahnverwaltungen“ Nr. 10 vom 11. 3. 26).

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, eine Anstalt des öffentlichen Rechtes.
Von Reichsbahnoberrat Dr. Roßmann, München („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Berlin Nr. 13 vom 1. 4. 26).

Für die Reichsbahn.
Von Dr. Hans Brauweiler, Berlin („Bergwerks-Zeitung“ Nr. 69 v. 23. 3. 26).

Uebertriebene Kritik a. d. Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
(„Rhein- und Ruhrzeitung“ Nr. 122 vom 14. 3. 26.)

Die Wirtschaftsführung der Reichsbahn.
Von Dr. Dr. Hans Baumann, Reichsbahnoberrat, Berlin („Weltwirtschaft“, Berlin Nr. 4 v. April 26).

Praktische Verkehrswerbung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Von Reichsbahnrat Dr. jur. Dabelstein, Schwerin („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ Nr. 15 vom 15. 4. 26).

Der Güterzugfahrplan im ersten Geschäftsjahr der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Von Reichsbahndirektor Leibbrand („Die Reichsbahn“, Berlin Nr. 14 vom 7. 4. 26).

Untersuchungen über den Stückgutverkehr.
(„De Telegraaf“ Nr. 12 733 vom 5. 3. 26.)

Die Staffeltarife der Deutschen Eisenbahnen in der Nachkriegszeit mit besonderer Berücksichtigung des Dawes-Gutachtens.
Von Dr. oec. publ. Fritz Helbig, München („Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, Berlin Nr. 11/12, 1926).

Staffeltarif oder Kilometertarif.
Von Becker, Geschäftsführer der Landw. Kammer Königsberg („Georgine, forst- und landw. Zeitung“, Königsberg Nr. 8 vom 30. 1. 26).

Die Wettbewerbstarife der Deutschen Reichsbahn.
Von Dr. Georg Rieber, Köln „Kölnische Volkszeitung“ Nr. 219 v. 23. 3. 26).

Was muß der Verlader von den Donau-Umschlagstarifen wissen?
Von Dr. Serrat, München („Der Schiffsfrachtendienst“ Nr. 12 v. 28. 3. 26).

Ostpreußen und die Tarifpolitik der Reichsbahn.
Von Erich Haslinger, Königsberg („Königsberger Allgemeine Zeitung“ Nr. 217 vom 10. 5. 25).

Ostpreußen und der Staffeltarif.
Von Dr. Willer, Königsberg („Königsberger Allgemeine Zeitung“ Nr. 11 vom 8. 1. 26).

Oesterreich und der Tarifkampf Hamburg-Triest.
Von Dr. Rosenberg, Wien („Hamburg. Fremdenblatt“ Nr. 82a v. 23. 3. 26).

The Railway Problem.
(„Modern Transport“, London Nr. 366 vom 20. 3. 26.)

Lage und Aussichten der deutschen Binnenschiffahrt.
Von Dr. Oscar von Hoffer, Berlin („Hallesche Zeitung“, Halle, Nr. 98 vom 27. 4. 26).

Die Wasserstraßen Deutschlands. Ein Ueberblick über die fertigen, entstehenden und geplanten Binnenschiffahrtswege des Reiches.
Von Heinz Manthe, Boppard („Die freie Donau“, Regensburg, Nr. 8 vom 15. 4. 26).

Die Verkehrsbelastung der deutschen Binnenwasserstraßen im Jahre 1924.
„Wirtschaft und Statistik“, Nr. 6 vom 2. 3. 26.)

Reichsverwaltung der Wasserstraßen.
(„Schiffahrts-Zeitung“, Nr. 30 vom 14. 4. 26.)

Das Problem der internationalen Binnenschiffahrt und die deutsche Wirtschaft.
Von Finanzrat Dr. Groeninger, Darmstadt („Weltwirtschaft“, Verlag Reimar Hobbing, vom 3. 3. 26).

Fünfzig Jahre Rheinverkehr.
Von Dr. W. Schmitz, M. d. Rwr., Duisburg („Düsseldorfer Nachrichten“, Nr. 226 vom 5. 5. 26).

Zur Lage der Rheinschiffahrt.
Von Privat-Dozent Dr. Napp-Zinn, Köln („Wirtschaftsdienst“, Hamburg, Nr. 15 vom 16. 4. 26).

Um die neue Rheinschiffahrtsakte.
Von Prof. Dr. Hennig („Der Deutsche Spiegel“, Berlin, Nr. 17 v. 23. 4. 26).

Mannheim als Güterverteilungszentrum. Reichsbahntarife und Wasserstraßenverkehr.
(„Neue Badische Landeszeitung“, Nr. 214 vom 28. 4. 26.)

Zum Kampf um die Höhe der Rheinfrachten.
Von Dr. Reinig, Duisburg-Ruhrort („Rhein- und Ruhr-Zeitung“, Duisburg, Nr. 197 vom 29. 4. 26).

Tragfähigkeit, Ladung und Ausnützung der Schleppkähne auf dem Rhein bei und oberhalb Mannheim.
Von Baurat Wittmann, Karlsruhe („Die Rheinquellen“, Basel, Nr. 4 vom April).

Die Wasserversorgung des Ruhrgebietes.
Von Dr. Scheulen, Essen („Deutsche Wasserwirtschaft“, Berlin, Nr. 4 vom 20. 4. 26).

50 Jahre einheitliche Verwaltung der preußischen Weser.
(„Die Weser“, Nr. 3 vom 15. 3. 26.)

Die Hochwassergefahren der Weser in Bremen.
Von Strombaudirektor L. Plate, Bremen („Die Weser“, Bremen, Nr. 4 vom 15. 4. 26).

Zur Kritik des Neckarkanalprojektes. Die wirtschaftlichen Bedenken.
(„Heidelberger Tageblatt“, Heidelberg, Nr. 93 vom 22. 4. 26.)

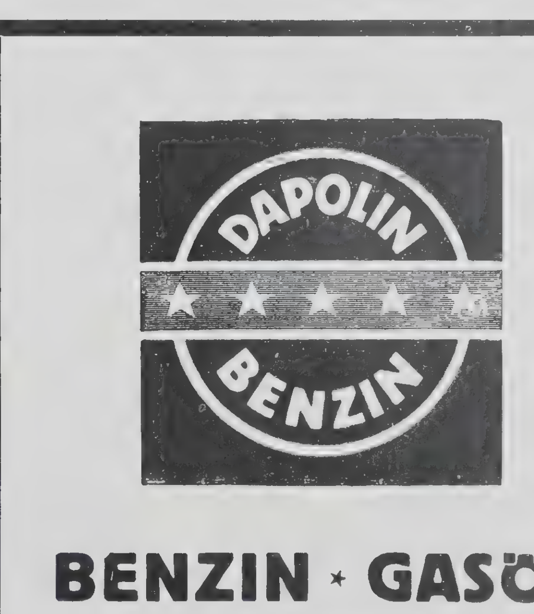
FIRMENNACHRICHTEN

Preußisch—Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft A.-G. Köln. Nach Abschreibungen von 186 159 RM. ergibt sich ein Reingewinn von 168 328 RM. Hieraus werden 8 Prozent Dividende verteilt. Der Rest in Höhe von 40 182 RM. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesellschaft hat ebenso wie die Tochtergesellschaft in Düsseldorf einen neuen Dampfer in Auftrag gegeben. In der Bilanz zeigen u. a. Debitoren eine Steigerung von 503 628 RM., im Vo jahre 515 558 RM., Lagerbestände sind mit 365 392 (333 704) RM., Wertpapiere und Beteiligungen mit 65 723 (29 723) RM. und Kreditoren mit 287 558 RM. gegenüber 342 582 RM. im Vorjahre ausgewiesen.

Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft. Der Gesellschaft wurde die Genehmigung erteilt, 6 000 000 Dollar 7-prozentige, halbjährlich verzinsliche, in Stücke zu 500 und 1 000 Dollar eingeteilte, vom 1. März 1926 ab bis längstens 1. September 1950 zu 102½ v. H. tilgbare, auf den Inhaber lautende Golddollarschuldverschreibungen in den Verkehr zu bringen. Die Schuldnerin ist berechtigt, vom 1. September 1930 ab sämtliche Schuldverschreibungen mit einer Frist von 60 Tagen zwecks Rückzahlung zu 105 v. H. zu kündigen. Für die Verzinsung und Rückzahlung haben das Deutsche Reich und Bayern die gesamtschuldnerische Bürgschaft übernommen.

Neckar-Schiffahrt A.-G., Heilbronn. In der G.-V. am 30. April wurde der Geschäftsbericht, sowie die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt. Der Ueberschuß von 337 Mk. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Wie aus dem Bericht des Vorstands hervorgeht, flaute der Güterverkehr infolge des Niederwassers immer mehr ab. Der Personenverkehr entwickelte sich von Anfang an sehr gut und hielt während der Hauptreisezeit auch an. Die Einnahmen übertreffen noch die im Vorjahre. Es stehen ihnen aber wesentlich höhere Ausgaben für Materialien, Reparaturen, Unkosten und Löhne gegenüber. Das Betriebsergebnis wurde dadurch ungünstig beeinflußt und gestattet nach den nötigen Abschreibungen keine Dividendenverteilung. Für das neue Jahr sind die Aussichten für den Güterverkehr sehr ungünstig. Die Bilanz auf 31. Dezember weist u. a. aus unter Vermögensteile: Schiffe und Schiffsgerät 17 200 Mk., Materialien 2 006 Mk., Wertpapiere 2 712 Mk., Bankguthaben 3 169 Mk., Ausstände 1 847 Mk. und Kasse 144 Mk., unter Verbindlichkeiten Grundkapital 18 500 Mk., Rücklagen 947 Mk., nicht erhobene Gewinnanteile 295 Mk., Abschreibungen auf Schiffe 3 500 Mk., laufende Rechnung 3 500 Mk.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen. Das Geschäftsjahr 1925 erbrachte einschl. 3 153 RM. Vortrag aus 1924 eine Gesamteinnahme von 2 400 896 RM. (Vorj. 2 404 050). Dagegen erforderten Kohlen und Materialien 209 025 RM. (291 528), Betriebsunkosten 217 482 RM. (198 360), Versicherungsprämien 109 287 RM. (104 688), Löhne, Gehälter und Gewinnanteile 1 010 650 RM. (778 982), Abschreibungen und Ausbesserungen auf Dampfer, Kähne usw. 727 541 RM. (290 245). Der somit verbleibende Reingewinn von 70 065 RM. (267 390) soll wie folgt verteilt werden: gesetzliche Reserve 5 834 (17 204), Spezialreserve 20 000 RM. (20 000) 6 Proz. Dividende auf Vorzugsaktien gleich 2 532 RM. (wie im Vorj.) Schiffsneubaukonto 40 000 RM. (130 000), sodaß 1 698 RM. vorgetragen werden. Die Stammaktien erhalten also keine Dividende (i. Vorj. 6 Proz.) Im Bericht des Vorstandes heißt es u. a.: „Das Jahr 1925 begann mit guten Erwartungen, ein eisfreier Winter 1924 bis 1925 ermöglichte ununterbrochene Schiffahrt ohne nennenswerte Störungen. Leider wurden die in Aussicht gestellten Gütermengen nur zum Teil angedient, sowohl in der Bergfahrt wie in der Talfahrt trat eine zunehmende Flauheit im Verkehr ein. Das Herbstgeschäft ist gewöhnlich in jedem Jahre sehr lebhaft, im Jahre 1924 war es sogar ausschlaggebend für das ganze derzeitige Geschäftsjahr, dagegen trat im Herbst bis Ende 1925 wider Erwarten kein Anwachsen des Verkehrs ein. Gedrückte Raten waren die Ursachen für den unbefriedigten Ausgang des 1925er Geschäfts. Der Wasserstand der Weser war im Jahre 1925 weniger günstig als im Vorjahre, im Dezember trat ein früher Winter ein, der die Schiffahrt fast den ganzen Monat stillegte. Die Frachteinnahmen sind in der Endsumme größer als früher, jedoch stehen diesen recht erheblich höhere Betriebskosten gegenüber. Unsern Schiffspark haben wir durch den Neubau von 6 großen eisernen Schleppkähnen für den Verkehr Weser—Kanal—Rhein und durch Ankauf eines Schleppdampfers für die Weser vermehrt. Ferner ist ein Teil unserer Schiffe und Dampfer gründlich ausgebessert und mehrere Schiffe wurden durch Umbauten vergrößert. Dem Dampfer- bezw. Kähne-Konto ist für die Werterhöhung ein entsprechender Betrag zugeschrieben worden, ebenso wurden die Neuanschaffungen auf Dampfer- und Kähne-Konto verbucht, für diese haben wir die im vorigen Jahre zurückgestellten 130 000 Mk. verwandt und im übrigen, soweit erforderlich, Darlehen aufgenommen, wodurch sich das Anwachsen der Gläubier-Konten erklärt." Nach der dem Bericht beigegebenen Verkehrsübersicht betrug die in 1925 beförderte Gütermenge insgesamt 760 831 t (Vorj. 614 361), davon entfallen auf den reinen Weserverkehr 385 055 t (294 288), auf den Wechselverkehr Kanal—Rhein nach Bremen, Unterweser, auch Plätzen unterhalb Minden 333 435 t (273 582). Nach der Bilanz per 31. Dez. 1925 betragen u. a.: Dampfer und Kähne 1 994 076 RM. (Vorj. 1 590 260 RM.), Bankguthaben und Debitoren 183 178 RM. (456 997). andererseits: Reserve einschl. jetz. Zuweisung 109 756 RM. (103 922), Spezialreserve 40 000 RM. (20 000), Kreditoren 530 735 RM. (245 781). Das Aktienkapital ist mit 1 575 000 RM. Stammaktien und 42 200 RM. Vorzugsaktien gegen das Vorjahr unverändert. / Die am 30. 4. 26 unter Vorsitz von Herrn J. H. W. Busch abgehaltene ord. Gen.-Vers. genehmigte einstimmig die vorstehende Abrechnung und wählte das satzungsgemäß ausscheidende Aufsichtsratsmitglied durch Zuruf wieder.



Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrts A.-G., Dresden. Die Gesellschaft ist auf Grund ihres Abschlusses für 1924 in der Lage, eine allerdings nur niedrige Dividende von 3 Prozent in Vorslag zu bringen. In der Gewinn- und Verlustrechnung wird eine Gesamteinnahme von 3,72 (4,35) Mill. RM. ausgewiesen. Hiervon beanspruchten allgemeine Unkosten 3 35 (4,02) Mill. RM. und Abschreibungen 0,2 (0,16) Mill. RM. Der verbleibende Reingewinn stellt sich auf 160 716 RM. (160 412 RM.), aus dem nach Ausschüttung der Dividende nur 1 766 RM. zum Vortrag verbleiben. Im Geschäftsbericht wird (ebenso wie bei den Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften) darüber geklagt, daß der Güterverkehr sehr zu wünschen übrig ließ und daß die geschäftliche Lage durch die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahngesellschaft sehr erschwert werde. Im Berichtsjahre wurde ein älteres Holzfrachtschiff verkauft, desgleichen ein Frachtschiff aus dem Jahre 1908, das Brandschaden erlitten hatte. Angekauft wurde ein Schleppdampfer. In der Bilanz erscheinen die Anlagekonten nur wenig verändert mit 5,44 (5,57) Millionen RM., das Konto Beteiligungen, Wertpapiere und Sicherheiten ist auf 0,46 (0,37) Mill. RM. gestiegen; Erläuterungen zu der Veränderung werden nicht gegeben. Die Bestände betragen 0,35 (0,53) Mill. RM., Außenstände werden mit 0,97 (0,62) Mill. RM. ausgewiesen. Diesen stehen Buchschulden von 1 (1) Mill. RM. gegenüber. Neu erscheint das Konto „außerordentlicher Reservefonds" mit 0,52 Mill. RM. Anscheinend ist das in der letzten Bilanz unter „Kessel- und Schiffsböden-Erneuerung" ausgewiesene Konto von 0,4 Mill. RM. in dem ersteren Konto aufgegangen. / (Generalversammlung am 28. April.)

Speditions- und Elbschiffahrtskontor Schönebeck. Nach 33 733 Mk. Abschreibungen verblieb für 1925 ein Gewinn von 29 129 Mk.

„Weichsel" Danziger Dampfschiffahrt und Seebad A.-G. Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1925 ist das Passagiergeschäft durch die ungünstige Witterung beeinflußt und die stärker aufgetretene Konkurrenz ungünstig beeinfluß worden. Die Gesellschaft sah sich genötigt, die Fahrpreise auf sämtlichen Linien herabzusetzen. / Namentlich durch die Einstellung des Dampferverkehrs nach der Westerplatte ist ein Rückgang des Passagiergeschäfts veranlaßt worden. Der Verkehr über See war durch hohe Abgaben schwer belastet und dadurch wenig einträglich. / Das Bugsiergeschäft brachte in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres Verluste, was vor allem auf den milden Winter und die schlechte Lage des Frachtenmarktes zurückzuführen ist. Reger war dagegen das Bergungsgeschäft, das im Laufe des Geschäftsjahres drei größere Bergungen erfolgreich ausführen konnte. / Die Flotte der Gesellschaft wurde durch zwei gebrauchte, aber gut erhaltene Leichter von zusammen 500 Tonnen Tragfähigkeit vergrößert. An Bruttogewinn werden 243 492 G. ausgewiesen. Hiervon gehen ab 43 749 G. Verwaltungskosten, 60 256 G. Steuern, 10 245 G. soziale Lasten und 42 444 G. Versicherungsgebühren. Unter den Steuern steht die Verkehrssteuer mit 39 131 G. an erster Stelle. Von dem verbleibenden Reingewinn wird der am 29. April stattfindenden Generalversammlung vorgeschlagen, 50 000 G. für Abschreibungen zu verwenden und auf das 600 000 G. betragende Aktienkapital 6 Prozent Dividende mit zusammen 36 000 G. zu zahlen. Der Rest wird teils zu einer Vergütung an den Aufsichtsrat benutzt, teils auf neue Rechnung vorgetragen. / In der Bilanz sind die hauptsächlichsten Vermögenswosten wie folgt bewertet: 27 Dampfer und Motorboote mit 566 536 G., Kohlenfahrzeuge mit 25 000 G., Grundstücke und Gebäude mit 32 724 G., Vorräte an Kohlen und Betriebsmaterialien mit 27 545 G., ausstehende Forderungen mit 180 203 G. In den Passiven figurieren u. a. die gesetzliche Rücklage mit 60 000 G., das Dampferersatzkonto mit 50 000 G. sowie die Schuldverpflichtungen mit 87 093 G.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Nach einem Ueberblick über die Teilungsmasse vom 31. Dezember 1925 stellt sich der Aufwertungsbetrag der noch bestehenden Pfandrechte und Darlehensansprüche einschließlich Forderungen abzüglich der Verwaltungskosten auf 267 913 Reichsmark. Für Goldmarkhypotheken auf 79 232 und Bankguthaben auf 34 711. Dieser gesamten Teilungsmasse von 381 898 stehen 50 Mill. Papiermark umlaufende Schiffspfandbriefe gegenüber, die auf Reichsmark umgerechnet einen Wert von 1 570 911 Mark ergeben.

Deutsche Schiffsbeleihungsbahn A.-G. in Hamburg. Im Umlauf befindliche Schiffspfandbriefe: I. Ausgabe PM. 4 975 000, Ausgabetag Dezember 1919, Goldmarkbetrag 517 400, II. Ausgabe PM. 7 977 000, Ausgabetag 21. Oktober 1920, Goldmarkbetrag 496 169,40. Die/ Teilungsmasse setzte sich am 31. Dezember 1925 zusammen aus: Aufwertungsforderungen zugunsten der Obligationäre 132 407,13 GG. Eingegangene Aufwertungsbeträge 11 784,80 GM. zusammen 144 191,93 GM.

Neubauten in der ostpreußischen Binnenschiffahrt. Im Auftrage und für Rechnung des Unternehmers Fritz Neubacher, Königsberg-Pr. ist im April ds. Js. ein Neubau für den kurischen Bäderdienst auf der Unionwerft Königsberg-Pr. fertiggestellt worden. Es handelt sich um den 45 Bruttoregister-Tonnen großen, 275 Personen fassenden Dampfer „Memel", der eine Länge von 39 und Breite von 5,5 m und eine Dampfmaschine von 200 PS hat. Das Schiff ist seinem Zweck als Bäderdampfer entsprechend auf das bequemste eingerichtet.

Sulzer Zweitakt-Schiffsmotoren. In den letzten zwei Monaten wurden mehr als 130 000 PS Sulzer-Zweitakt-Schiffsmotoren bestellt, die zum Teil in Winterthur zum Teil in Ludwigshafen am Rhein zur Ausführung kommen.

33. Jahrgang
28. Juni 1926
Heft 6

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN

HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

INHALT



RUDOLF OESER †

Am 3. Juni 1926 starb in Berlin im Alter von 68 Jahren der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Reichs- und Staatsminister a. D., Dr. Ing. e. h. Rudolf Oeser. Der Verstorbene ging aus der Redakteurlaufbahn hervor. In das Preußische Abgeordnetenhaus wurde er gelegentlich einer Nachwahl im Jahre 1902 gewählt. Dem Reichstag gehörte er von 1907—1912 an. In beiden Parlamenten sprach er besonders zu wirtschaftlichen und sozialen Fragen, wobei er sich vorzugsweise der Interessen des Kleingewerbes und der mittleren Betriebe annahm. In Wort und Schrift trat Oeser sehr frühzeitig für die Kanalpolitik und die Vereinheitlichung des Verkehrs ein. Im Abgeordnetenhaus vertrat er seine Fraktion beim Haushalt der Eisenbahnverwaltung. Am 25. März 1919 wurde er von dem Präsidenten der verfassunggebenden preußischen Landesversammlung zum Mitgliede des Preußischen Staatsministeriums und Preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten berufen. In dieser Eigenschaft hat er zielbewußt die Ueberleitung der Aufgaben des Ministeriums auf das Reich betrieben. Ihm ist es — nach den Worten des derzeitigen Reichsverkehrsministers — zu danken, daß der Geist der alten sachlichen Verwaltung unverfälscht auf das Reichsverkehrsministerium übergehen konnte, in welchem im Jahre 1923 Herr Oeser wiederum die Führung der Geschäfte auf seinem alten Arbeitsgebiete übernahm, bis er schließlich als Generaldirektor die ausschließliche Leitung des Reichsbahnunternehmens übernahm. „Ein kluger Kopf, ein feinfühliger Staatsmann, ein gründlicher Kenner der Wirtschaft, weitschauenden Blickes, kurz eine „Persönlichkeit", die unter denen, welche um den Wiederaufbau Deutschlands sich verdient gemacht haben, immer in erster Linie mit genannt werden wird, so steht das Bild des Verstorbenen vor seinen Mitarbeitern."

Zur Eröffnung der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel

Am 1. Juli 1926 öffnet die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel ihre Tore, um zu zeigen, was 15 Kulturstaaten auf den zur Darstellung und Erörterung gelangenden Gebieten menschlicher Tätigkeit geleistet haben und projektieren.

Es war ein glücklicher Gedanke, die erste Internationale Ausstellung auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft in die Mauern der von altersher an den Fragen des europäischen Wasserstraßennetzes und an der Erschließung der weißen Kohle lebhaft interessierten Handelsmetropole am Rheinknie zu verlegen. In berechtigtem Stolze kann die Schweizer Eidgenossenschaft und der Kanton der Stadt Basel die rege Anteilnahme und Beteiligung an der Ausstellung entgegennehmen. Gibt doch die Eröffnung des Rheinhafens Klein-Hüningen — der äußere Anlaß zur Veranstaltung der Baseler Internationalen Ausstellung — durch den das in die Mitte großer Staaten gekeilte eidgenössische Land, allen technischen und politischen Schwierigkeiten zum Trotz den Anschluß an die große Straße des Weltverkehrs, das Meer, erlangt hat, Zeugnis von der Tatkraft und dem weitschauenden Blick des rührigen Schweizer Volkes.

Möge aus der Internationalen Baseler Ausstellung der Binnenschiffahrtsgedanke in der Welt neu belebt und gekräftigt hervorgehen, mögen die Anregungen, die die verschiedenen Staaten auf Grund ihrer gesammelten Erfahrungen in ihren Ausstellungsobjekten und auf ihren, in den nächsten Wochen in Basel stattfindenden Kongressen geben, zum Besten der großen Sache, der Hebung und Förderung der Binnenschiffahrt und der Wasserkraftnutzung auf fruchtbaren Boden fallen, dann wird die mühsame Arbeit, die in der Ausstellung verkörpert ist, tausendfache Früchte tragen.

In diesem Sinne rufen wir dem Schweizer Land, der Stadt Basel und den die dortige Internationale Ausstellung tragenden Kräften aus vollem Herzen zu:

„Als Gruß und Wunsch nehmt hin die Losung:
Stets glückhaft Schiff, stets frohe Fahrt!“

Wirtschafts- und Wasserstraßenpolitik

Von Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein, Berlin.

Der nachstehende Aufsatz deckt sich inhaltlich mit dem Vortrag, den Herr Reichsminister a. D. Dr. Ing. h. c. Gothein am 13. April d. J. in Berlin vor dem Großen Ausschuß des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt gehalten hat.
Die Schriftleitung

In unserer schwierigen Wirtschaftslage spielt die Verteilung der zu knapp gewordenen Verkehrsdecke auf die verschiedenen, dem Verkehr dienenden Institute, vor allen auf Eisenbahn und Binnenschiffahrt eine große Rolle. Beide sollen der Wirtschaft dienen, beide müssen es. Beide haben deshalb das Interesse, die Wirtschaft zur Blüte zu bringen, denn nur, wenn die Wirtschaft blüht, kann auch ihr Weizen blühen. Sie haben also das größte Interesse daran, die Wirtschaft zu beleben.

Das Mitglied des Reichsbahndirektoriums, Herr Staatssekretär Dr. Vogt hat am 11. Februar d. Js. im Verkehrsausschuß des Industrie- und Handelstages*)u. a. ausgeführt, daß er den weiteren planmäßigen Ausbau der Wasserstraßen als gefährlich ansehe und er hat wortgetreu gesagt:

„Es erscheint uns als Reichsbahnverwaltung nicht erträglich, wenn jetzt die Länder, die Provinzen usw. erhebliche Mittel aufwenden, um die Wasserstraßen noch weiter auszubauen".

Er hat das mit den enormen, der Reichsbahn dadurch erwachsenden Ausfällen begründet, speziell durch den Main—Donau-Kanal und die Neckar-Kanalisierung, für die der Reichstag erhebliche Kosten aufzuwenden beschlossen habe. Der gesamte Eisenbahnverkehr Württembergs müßte nach ihm auf letztere übergehen, wenn sie sich verzinsen sollen. Sei es da angängig, in einer Zeit, wo der Verkehr so gering und die Reichsbahn mit beinahe 40 % der Reparationskosten belastet sei, Gelder aufzuwenden, die ihr den Verkehr entziehen?

Solche Ausführungen sind diktiert aus der Sorge heraus, die großen Lasten aufzubringen, welche der Dawes-Plan, das Londoner Abkommen, gerade der Reichsbahn auferlegt, die, wie wir nicht verkennen, überaus schwer sind: 1925 in 15 Monaten 400 Millionen und 122 Millionen Rücklage, 1926 werden es 580 Millionen und 90 Millionen Rücklage sein, dazu die Verzinsung der Vorzugsaktien mit 8,7 Millionen, zusammen 678,7 Millionen. Das ist eine sehr beträchtliche Summe in einer so schwierigen Zeit. Im Beharrungszustand steigt sie weiter, auf 660 Millionen für den Schuldendienst der Eisenbahnobligationen. Dazu treten 290 Millionen Mark an Verkehrssteuern, die in die Tarife mit einkalkuliert werden. Weiter kommt dazu die Verzinsung der Vorzugsaktien je nach Höhe ihrer Begebung. Die Gesamtsumme kann also bis 1 055 Millionen Mark steigen.

Wenn diese ungeheure Belastung sehr ernst scheint, so muß man sich doch erinnern, daß die Bahnen, welche heute die Reichsbahn umfaßt, auch vor dem Kriege Betriebsüberschüsse von rund 1 Milliarde, also verhältnismäßig nicht viel weniger als die zukünftigen Lasten, hatten und dabei ein nicht unerheblicher Teil der Aufwendungen für werbende Anlagen aus laufenden Einnahmen bestritten wurde, statt sie auf Anleihe zu nehmen.

Allerdings sind auch die Betriebskosten der Reichsbahn gegen die Vorkriegszeit außerordentlich gestiegen, vor allem die Personalausgaben, an erster Stelle der Pensionsetat, der 1913 die Eisenbahn mit 114 Millionen belastete, im Jahre 1926 aber nach dem Voranschlag mit 402,7 Millionen, also fast 300 Millionen Mark mehr. Das sind die Auswirkungen des unglückseligen Krieges, der Masseneinstellung von Beamten während des Krieges, die hinterher zum erheblichen Teil zu pensionieren waren, als die aus dem Felde zurückkehrenden wieder eingestellt werden mußten. Hinzu kommt, daß gerade die Vorgänger der Reichsbahn, ehe die Bahn in den Besitz des Reiches überging, vielfach ihre Beamten rasch noch in höhere Gehaltsstufen gebracht haben und daß dadurch eine starke Mehrbelastung des Budgets der Reichsbahn eingetreten ist.

Auch die anderen Personalausgaben sind wesentlich gestiegen, so die Unterstützungen von 17,1 Millionen in 1913 auf 30,4 Millionen. Die Wohlfahrtsausgaben sind mit hundert Millionen gegenüber 35 Millionen im Jahre 1913 sehr reichlich bemessen. 166,4 Millionen der Pensions-, Unterstützungs- und Wohlfahrtsausgaben im Jahre 1913 werden im laufenden Jahr 540 Millionen gegenüberstehen. Es ist ein schwacher Trost, daß mit dem Wegsterben der alten Pensionäre die Pensionslasten allmählich eine Minderung erfahren. Die gesamten Personalausgaben waren 1926 78,8 % höher als 1913.

Sehr erheblich ist auch die Steigerung der Gehälter und Löhne. Hier macht es natürlich nicht ganz soviel aus: immerhin sind sie auf 159,56 %, also wesentlich höher, gestiegen, als dem derzeitigen Lebenshaltungsindex von 138,2 entsprechen würde. Das ist zweifellos ein ungesunder und recht gefährlicher Zustand, über den wir mit der Zeit hinwegkommen müssen, denn ein so verarmtes Land wie Deutschland, verträgt derartige Mehrausgaben für seine öffentlichen Verwaltungen nicht. Diese starke Steigerung der Löhne und Pensionen ist aber wesentlich bedingt durch die Teuerung und an ihr, an der Steigerung der Preise trägt die Reichsbahn durch die Ueberspannung der Tarife bei der Währungsstabilisierung einen wesentlichen Teil Schuld.

Ich habe damals, als im Herbst 1923 die Umstellung der Bahntarife auf Goldwert und Goldpreise stattfand, auf das Dringendste vor dieser Ueberspannung des Bogens gewarnt; habe vorausgesagt, daß sich das in einer furchtbaren Teuerungswelle auswirken würde, die auch die Betriebskosten der Reichsbahn enorm steigern müsse; die uns weitgehend wettbewerbsunfähig auf den Auslandsmärkten mache, die auch den Verkehr drosseln würde. Und leider bin ich ein nur zu guter Prophet gewesen. Entsprechend der Teuerungswelle stiegen natürlich auch die Löhne, ja erheblich darüber hinaus. Insbesondere von Anfang März 1924 bis 1925, also in den ersten zwei Jahren der Währungsstabilisierung, sind die Löhne der gelernten Arbeiter um 59,2 % und die der ungelernten Arbeiter um 47 % gestiegen. Und sie steigen weiter, trotsdem der Lebenshaltungsindex im Rückgang begriffen ist. Von 145 im August ist er auf 138,2, also um ungefähr 4,7% zurückgegangen; trotzdem haben wir inzwischen eine Menge neuer Lohnforderungen und neuer Schiedssprüche, die höhere Löhne festsetzten, erleben müssen.

Es ist ein gefährliches Beginnen, diese lohnerhöhenden Schiedssprüche für rechtsverbindlich zu erklären, wenn trotzdem der Lebenshaltungsindex zurückgeht und die Arbeitslosigkeit für unmöglich gehaltene Dimensionen annimmt. Der in den letzten Wochen eingetretene Rückgang der Arbeitslosenziffer ist lediglich auf den Saisonbedarf der Landwirtschaft und der Bautätigkeit zurückzuführen. Doch kaum in einem Jahr war die saisonmäßige Verminderung der Arbeitslosigkeit absolut wie prozentual so geringfügig wie in diesem.

Von einer Besserung der Gesamtkonjunktur ist nicht die Rede; gelingt es uns nicht, das Preisniveau zu senken und unsere Ausfuhr wesentlich zu steigern, so gehen wir sehr ernsten Zeiten entgegen und wird die Arbeitslosenzahl sogar steigen.

*) Anm. d. Schriftl.: S. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Heft 3/1926, S. 111.

Als Vorsitzendem des Außenhandelsverbandes gehen mir ständig Klagen darüber zu, daß es unsern Reisenden, die wir ins Ausland schicken, namentlich bei Stapelwaren, wo wir nicht Besseres leisten als andere Länder, unmöglich ist, Abschlüsse zu machen, weil die deutsche Ware teuerer ist als die Ware der konkurrierenden Staaten, insbesondere Frankreichs, Belgiens, der Tschechoslowakei, Italiens usw. Gelingt es nicht, die Ausfuhr wieder anzukurbeln — und unsere Wirtschaft kann bei steigenden Löhnen nicht die Preise ermäßigen — so gehen wir einer sehr gefährlichen Weiterentwicklung entgegen.

Zweifellos leidet auch die Reichsbahn außerordentlich unter dieser Steigerung der Löhne und Gehälter. 1925 haben ihre Personalkosten 280 Millionen mehr betragen als 1924. Sie hat erneute Forderungen abgelehnt, in dem unterstützungswerten Bestreben, in dieser Zeit des rückgängigen Lebenshaltungsindexes ihre Selbstkosten durch Lohnerhöhungen nicht zu steigern. Die Reichsbahn hat bisher allerdings die Mehrkosten immer auf die Personentarife abgewälzt, die aber auch eine unsere Wirtschaft außerordentlich belastende Höhe erreicht haben. Die heutigen Tarife der Reichsbahn belasten unsere Wirtschaft um ungefähr 1,8 Milliarden Mark im Jahre mehr als in der Vorkriegszeit; das verträgt unsere verarmte Wirtschaft nicht.

Trotz allem würde die Lage der Reichsbahn eine weitaus günstigere sein, wenn sie nicht bisher abgelehnt hätte, wie es der Dawes-Plan vorsieht, die 1½ Milliarden Mark Vorzugsaktien für ihren Wiederaufbau zu verwenden. Nach dem Dawes-Plan waren 2 Milliarden Mark Vorzugsaktien vorgesehen, wovon ½ Milliarde zur Ankurbelung der Wirtschaft das Reich und 1½ Milliarde die Reichsbahn erhalten sollte, um sich wieder auf die technische und wirtschaftliche Höhe zu bringen. Die Reichsbahn hat von diesen 1½ Milliarden bis vor kurzem keinen Gebrauch gemacht. Es ist begreiflich, daß sie Scheu getragen hat, das zu tun, denn wenn sie diese 1½ Milliarden ins Ausland begeben hätte — im Inland war für diese große Summe damals keine Aufnahmefähigkeit vorhaden — so wäre damit auf je 500 Millionen solcher Vorzugsaktien ein neues Mitglied des Verwaltungsrats, also ein Ausländer, als Vertreter hineingekommen und wir hätten im Verwaltungsrat eine gewisse Ueberfremdung Platz greifen sehen, die natürlich im höchsten Grade unerwünscht gewesen wäre. Aber dieser Verzicht auf die Begebung der Vorzugsaktien hat sich wirtschaftlich in schwerwiegendster Weise ausgewirkt. Die Reichsbahn hat sich genötigt gesehen, die Gütertarife, obgleich sie sie ja gegenüber den ursprünglichen, 1923 eingeführten Sätzen mehrfach abgebaut hat, auf eine Höhe zu bringen, die unsere Wirtschaft geradezu drosselt, und darüber hinaus glaubt sie sich genötigt, den andern Verkehrsmitteln eine schwere Konkurrenz bereiten zu sollen. Durch das Staffelsystem, das erst bei 350 km beginnt, hat sie überaus hohe Nahfrachten und auf sehr große Entfernungen verhältnismäßig billige Endfrachten erstellt und da die Binnenschiffahrt nur für große Entfernungen in Betracht kommt und weitgehend auf die Vorfrachten der Bahn angewiesen ist, so wirkt das auf sie natürlich in hohem Grade konkurrenzierend. Allerdings behauptet Herr Staatssekretär Dr. Vogt, daß die Binnenschiffahrt das, was sie an Verfrachtung auf große Entfernungen verloren habe, an den kurzen Entfernungen wieder einbringe. Ich kann nicht ermessen, ob das etwa für gewisse Relationen auf dem Rhein zutreffend sein mag, dafür kenne ich die dortigen Verhältnisse zu wenig; für die Oder ist es jedenfalls völlig unzutreffend. Die Versorgung Breslaus mit Kohle auf dem Wasserweg ist ausgeschlossen. Die Bahnfracht von Hohenzollerngrube nach Breslau beträgt 6,30 M für die Tonne und im gebrochenen Verkehr über Cosel für diese Kohle mindestens 6,40 M. Die ganze Differenz würde also für die Tonne 10 Pfg. betragen, und da das Entladen aus dem Binnenschiff viel schwieriger als das aus Eisenbahnwagen ist, erweist sich eine Konkurrenz der ersteren als unmöglich.

Wie wirkt sich nun die Tarifgestaltung im Umschlagsverkehr gegenüber dem Fernverkehr aus? Von Hohenzollerngrube bei Beuthen O.-S. nach Tangermünde, wo die große Zuckerfabrik und andere Fabriken früher überwiegend mit oberschlesischer Kohle auf dem Wasserwege versorgt wurden, beträgt die direkte Bahnfracht 13,30 M pro Tonne. Wenn man aber mit der Bahn-Vorfracht über Cosel und dann die Kohle im Kahn nach Tangermünde transportiert, so ist das selbst bei vollschiffigem Wasser nicht unter 11,40 M pro Tonne zu machen. Und wie oft haben wir auf der Oder vollschiffiges Wasser? Wenn es hoch kommt, durchschnittlich im dritten Teil der Schiffahrtsperiode.

Von Hohenzollerngrube nach Berlin-Schlesischer Bahnhof beträgt die Fracht 13,— M pro Tonne und die 134 km weitere anschließende Strecke nach Tangermünde wird von der Eisenbahn in ihrem Endtarif nur mit 30 Pfg. berechnet, sodaß sich auf ihr das Tonnenkilometer auf noch nicht 0,23 Pfennig berechnet, während die Eisenbahn sonst bekanntlich als Selbstkosten 2,75 pro tkm annimmt. Die Anschlußfracht Grube—Cosel von 3,— M hat früher 2,— M betragen; dazu kommen die höheren Umschlagskosten, die die Eisenbahn heute berechnet, sodaß die Erhöhung der Vorfracht bis zum Schiff 60 % ausmacht, während die direkte Eisenbahnfracht von der Grube nach Berlin nur um 23 % gesteigert worden ist. Daß dabei die Binnenschiffahrt kaum mehr konkurrieren kann, wenigstens nichts verdienen kann, weil auch die Schleusenabgaben, Betriebsmaterial, Schifferlöhne usw. stark gestiegen sind, ist klar.

Nun meint Herr Staatssekretär Vogt, die Ermäßigung der Umschlagstarife für Kohle würde nur Absatzverschiebungen zwischen den einzelnen deutschen Kohlenrevieren herbeiführen, nicht aber der deutschen Volkswirtschaft oder den Abnehmern zugute kommen. Ich beschäftige mich seit einigen 40 Jahren sehr intensiv mit volkswirtschaftlichen und auch mit Verkehrs- und Absatzfragen und kann nur sagen, daß eine Absatzverschiebung ohne Verbilligung nicht möglich ist. Es ist eben die Voraussetzung einer Absatzverschiebung, daß der eine Konkurrent die Ware billiger liefert. Von der Verbilligung aber wird der Verbrauch belebt; er steigt, je billiger die Ware ist. Die Verbrauchsbelebung hebt die Volkswirtschaft. Von der Verteuerung der Vorfracht bis Cosel hat dagegen nicht etwa das Ruhrrevier den Nutzen, sondern nur die englische Kohle, die ebenfalls zu Schiff ankommt. Sie ist der Konkurrent der oberschlesischen Kohle, die zu Wasser nach Berlin und auf die märkischen Wasserstraßen kommt. Heute stellt sich die englische Kohle in Berlin auf 7,30 bis 7,50 pro Tonne; früher ging ein sehr erheblicher Teil der oberschlesischen Kohle auf dem Wasserwege weit westlich über Berlin hinaus. Heute dagegen wird in immer stärkerem Maße dieser oberschlesische Kohlenabsatz durch die englische Kohle verdrängt. Und da unser Kohlenbergbau fortwährend Feierschichten einlegen muß und da wir das größte Interesse daran haben, unsere Handelsbilanz so aktiv wie möglich zu gestalten, so ist es dringend erwünscht, daß hier das volkswirtschaftliche Interesse der Eigenversorgung in den Vordergrund gestellt wird.

Ganz ähnlich liegt es bei der Verfrachtung von E r z e n. Früher betrug die Erzfracht von Cosel nach Königshütte einschließlich Umschlag 1,35 M pro Tonne, heute dagegen 3,60 M. Erz über Stettin—Cosel für Königshütte ist überhaupt nur bei ausnehmend günstigen Wasserständen ohne Verlust von der Schiffahrt zu verfrachten. Die Folge ist, daß die schwedischen Erze nach Königshütte meist mit der billigen polnischen Eisenbahnfracht über Danzig gehen und sowohl der Stettiner Hafen wie die deutschen Bahnen und die deutsche Binnenschiffahrt die Frachten verlieren. Die ge-

mischte Erzfracht ist um 66 % gestiegen, die direkte dagegen um 46 %.

Ebenso liegt es mit den Anschlußfrachten für Holz nach Cosel. Früher gingen die polnischen und tschechoslowakischen Hölzer nach Cosel und von da zu Schiff weiter. Die heutigen Vorfrachten sind stark erhöht und da die Tschechoslowakei einen billigen Umschlagstarif nach den Oder—Elbe-Stationen erstellt hat, gehen diese Transporte heute auf dem Bahnweg bis Außig, Tetschen usw., kommen freilich der Elbeschiffahrt zugute, aber die Reichsbahn verliert die 70 km der Fracht auf deutschen Strecken zugunsten der Tschechen.

Herr Staatssekretär Dr. Vogt hat über den zunehmenden Eilgüterverkehr der Binnenschiffahrt geklagt. Wenn der Stückgutverkehr auf die Wasserstraßen übergeht, so hat das seinen Grund darin, daß die Eisenbahnfrachten zu hoch sind, der Verfrachter zieht den billigeren Weg vor, wenn er ihm nicht sonst zu große Erschwernisse bietet. Aber die Kapitalknappheit und die hohen Zinsen bewegen ihn, seine hochwertigen Güter, Kolonialwaren und Kaffee, möglichst rasch zu beziehen. Auf dem langen Transport verliert der Händler an Zinsen und Provisionen viel mehr als die Differenz zwischen Bahnfracht und Wasserfracht beträgt. Deshalb suchen die Stückgutfrachten die Eisenbahn auf, wenn die Frachtdifferenz nicht zu exorbitant ist. Auch bei der Binnenschiffahrt handelt es sich meist um eine Abwanderung aus dem gewöhnlichen Stückgut-Frachtverkehr auf den Eilgut-Dampferverkehr. Die Verschiebung ist also nicht bei der Eisenbahn, sondern innerhalb der Schiffahrt eingetreten. Soweit tatsächlich eine gewisse Abwanderung vom Stückgutverkehr der Eisenbahn auf die Wasserstraße eingetreten ist, beruht das darauf, daß die Eisenbahn den Sammelladungsverkehr recht stiefmütterlich behandelt.

Nun hat Herr Staatssekretär Dr. Vogt ausgeführt, die Reichsbahn solle und wolle nicht b e w u ß t den Wettbewerb mit den Binnenwasserstraßen aufnehmen, mit deren Frachten sie ihre Selbstkosten nicht decken könne. Sie gibt damit ohne weiteres zu, daß wenigstens auf große Entfernungen die Binnenschiffahrt mit niedrigeren Frachten fahren kann, als die Eisenbahn. Der Begriff der Selbstkosten ist allerdings ein sehr dehnbarer und ich möchte eigentlich niemandem raten, diesen Begriff als etwas Festes hinzustellen, auch Herrn Staatssekretär Vogt nicht. Selbstverständlich wird sich ein Durchschnittssatz für Selbstkosten errechnen lassen, wenn man feste Unterlagen hat. So und so viel haben die gesamten Selbstkosten betragen, so und so viel ist der Tonnenkilometerverkehr, da kann man einen Durchschnittssatz der Selbstkosten errechnen, aber tatsächlich ist derselbe nicht für den einzelnen Fall brauchbar. Die Eisenbahn konnte den niedrigen Erztarif Cosel, Königshütte usw. nach den oberschlesischen Hochofenstationen erstellen, weil sie im Pendelverkehr, wo sie die Kohle von der Grube nach Cosel fuhr, die Rückfracht in den Erzen hatte. Gerade die vorher gegebenen Beispiele über die Differenzierung zwischen Vorfrachten und Endfrachten lassen es einigermaßen zweifelhaft erscheinen, inwieweit das Wort, daß die Reichsbahn nicht b e w u ß t Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt treiben will, doch bis zu einem gewissen Grade unbewußt nicht richtig ist, oder daß zum mindesten ein gewisses U n t e r b e w u ß t s e i n dabei vorhanden ist.

Die süddeutschen Binnenschiffahrtsinteressenten haben neulich in einer Sitzung des B a y e r i s c h e n K a n a l - und S c h i f f a h r t s v e r e i n s in Nürnberg vom 7. April*) der Reichsbahn den Vorwurf gemacht, sie bringe die Umschlagstarifanträge der Binnenschiffahrtsinteressenten, insbesondere auch der industriellen Interessenten Süddeutschlands nicht zur Erledigung. Jahre gingen darüber hin, ohne daß eine Entscheidung getroffen würde; zwar würde fortwährend Material gesammelt, aber es käme nie zur Entscheidung. Außer einem im Juni 1924 eingeführten ungenügenden Umschlagstarif für Kohle, dem Ausnahmetarif 6 U, und einem Anfang März d. J. eingeführten Donauumschlagstarif sei nichts Nennenswertes mehr geschehen. Man höre ständig wohlwollende Worte, sehe aber keine Taten.

*) Anm. d. Schriftl.: S. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“, Heft 4/1926, S. 159.

Weiter ist im Bayerischen Kanalverein am 7. April vorgebracht worden, daß die Reichsbahn bei großindustriellen Unternehmungen direkt wirbt, ihr die Transporte zu übertragen, sie würde ihr dann billige Ausnahmetarife gewähren. Gewiß soll der kaufmännische Geist in alle Verkehrsunternehmungen einziehen, aber ob gerade das das Ideal des kaufmännischen Geistes ist, ist doch recht zweifelhaft. Vom königlichen Kaufmannsgeist könnte man etwas mehr wünschen.

Bitter wird auch geklagt über die außerordentlich niedrigen Durchgangstarife, mit denen den Wasserstraßen die Frachten entzogen werden. Der Durchgangstarif von der österreichischen nach der französischen Grenze, Passau—Kehl, basiert auf einem tonnenkilometrischen Satz von 2½ Pfg., die angeblichen Selbstkosten sind bekanntlich 3,75. Auf langes Drängen der Binnenschiffahrt ist ihr von Oesterreich zum Rhein endlich ein Umschlagstarif zugebilligt worden, zum Satz von 5,3 Pfg. pro Tonnenkilometer, also mehr als dem doppelten, und auch das nur, wenn eine sehr große Menge verfrachtet wird.

Ueberhaupt klagt die Wirtschaft, daß die Reichsbahn in Konkurrenz gegen die niedrigen Frachten des Auslandes Tarife erstellt, die die deutsche Wirtschaft schwer benachteiligen. Das nahe der Grenze auf deutschem Gebiet liegende Unternehmen muß oft bis zum Ausfuhrhafen das Drei- und Vierfache an Fracht zahlen, wie das ausländische, was seine Wettbewerbsfähigkeit stark beeinträchtigt.

All das ist vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus sehr ernsthaft zu beurteilen.

Das Streben, möglichst viel Frachten an sich zu ziehen, und der Wunsch, in Zukunft keine neuen Wasserstraßen zu bauen, wird mit dem Rückgang des Bahnverkehrs begründet. Selbst auf den des Personenverkehrs wird dabei hingewiesen. Aber einen Rückgang erleben wir um diese Zeit jedes Jahr. Bereits der Februar bringt einen stärkeren Personenverkehr als der Januar, und er steigt weiter im März. Auch die Güterwagengestellung hat sich bereits wieder gehoben, wenn auch noch nicht auf die Höhe des Vorjahres. Dieser Rückgang betrifft nahezu ausschließlich den Kohlenverkehr, der wegen steigender Brennmaterialökonomie die Höhe des früheren nicht mehr erreichen wird. Ebenso weil viel Kohle, die früher auf die Bahn ging, in elektrische Kraft umgesetzt wird und weil die Konkurrenz der Wasserkräfte und des Treiböls den Kohlenkonsum einschränkt. Der Kohlenverkehr ist der niedrigst tarifisierte, und wenn trotz seinem Rückgang eine Steigerung des anderen Güterverkehrs Platz greift, so werden auch die Einnahmen der Reichsbahn wieder steigen. Die Schiffahrt leidet natürlich ebenso wie die Eisenbahn aufs schwerste unter der ungünstigen Wirtschaftslage, sie hat außerordentliche Lasten in der Abgabe sehr erheblicher Transportmittel auf sich nehmen müssen, für die sie eine ganz ungenügende Entschädigung bekommen hat. Sie hat außerordentlich hohe Steuern zu zahlen, die Reichsbahn aber keine. Sie hat stark erhöhte Schleusenabgaben auf sich nehmen müssen und sie muß schließlich ihr Kapital verzinsen. Benötigt sie fremdes, so kann sie es nur zu außerordentlich hohen Zinssätzen bekommen. Auch die Reichsbahn hat früher an die Länder und deren Anleihegläubiger gewaltige Beträge abgeführt, während sie jetzt nur unwesentlich höhere an eine andere Stelle, an das Reparationskonto, abführen muß.

Herr Staatssekretär Dr. Vogt hat gemeint, die Wasserstraßen entzögen in der Nachkriegszeit den Bahnen einen ganz unverhältnismäßigen Teil des Verkehrs. Nach der amtlichen Statistik war 1925 der Tonnenkilometerverkehr auf den Wasserstraßen um ein Siebentel kleiner als 1913. Dabei

war das Jahr 1925 ein sehr günstiges, wasserreiches Jahr und gegenüber 1913 waren neue recht verkehrsreiche Wasserstraßen hinzugekommen, wie der Rhein—Herne-Kanal und der Kanal nach Hannover. Dagegen stellt die amtliche Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik" fest, daß die Eisenbahn ihren tonnenkilometrischen Verkehr weit besser gewahrt habe, als die Binnenschiffahrt.

Die ganze Argumentation, die Wasserstraßen entzögen den Verkehr den Bahnen, war schon in der Schrift des Ministerialdirektors Ulrich das Hauptagitationsmittel gegen den Bau von Wasserstraßen. Dadurch aber, daß jetzt dieses Argument wieder in den Vordergrund gestellt wird, wird es nicht überzeugender. Schon damals habe ich nachdrücklich dagegen Stellung genommen. Als ich vor 40 Jahren die Denkschrift über die Kanalisation der Oder schrieb, habe ich betont, die neue Wasserstraße würde sich ihren eigenen Verkehr schaffen und würde der Bahn keinen Verkehr wegnehmen. Sie würde bisher immobile Güter mobilisieren, d. h. transportfähig machen, sie würde auf dem Groß-Berliner Markt die englische zu Wasser ankommende Kohle durch die oberschlesische verdrängen, was die Bahn einfach nicht machen könne, weil diese Kohle eben an den am Wasser gelegenen Plätzen und Industrieunternehmungen ausgeladen würde. Sie würde durch die eintretende Verbilligung die Wirtschaft beleben, damit neue Bedürfnisse schaffen und neuen Verkehr hervorrufen, und wo sie wirklich einmal der Bahn einige Transporte wegnehmen sollte, würde dieser Verlust der Bahn durch die mit der Verbilligung einsetzende Verkehrsbelebung um ein mehrfaches ersetzt werden. Die oberschlesische Eisenindustrie, die dann den größten Teil ihres Erzbedarfs auf der Oder beziehen würde, würde ihre Produktion verdoppeln und verdreifachen. Die Zinkindustrie, die immermehr auf ausländische Zinkerze angewiesen sei und die diese dann zu Wasser beziehen könnte, würde lebensfähig bleiben und das würden den Bahnen neuen Verkehr in Fertigprodukten usw. bringen, ebenso wie einen gesteigerten Personenverkehr. Was ich vor 40 Jahren bezgl. der Wirkung der Kanalisierung der oberen Oder vorausgesehen habe, hat sich in den folgenden Jahrzehnten vollständig bewahrheitet. Die Wirtschaft wurde belebt und die Eisenbahn hat durch diese Verkehrsbelebung tatsächlich auch selbst ein glänzendes Geschäft gemacht. Neben unserer größten und verkehrsreichsten Wasserstraße, dem Rhein, laufen auf beiden Seiten Eisenbahnen, die den größten Verkehr in Deutschland bewältigen. Der Rhein hat ihnen nicht den Verkehr weggenommen, sondern hat die Wirtschaft so befruchtet, daß auch der Bahnverkehr gestiegen ist. Jede Verkehrsverbilligung schafft eben neuen Verkehr. Die drei bis fünf Millionen Tonnen, die die obere Oder bewältigt, wurden nicht auf Kosten des Bahnverkehrs gewonnen, sondern dieser stieg stärker denn je. Als ich vor einigen 30 Jahren im preußischen Abgeordnetenhaus einen billigeren Tarif für Chausseebaumaterial forderte, wurde von der Eisenbahnverwaltung erklärt, daß dieser Tarif kolossale Ausfälle bringen würde. Ich erwiderte, nach zwei Jahren werden Sie die Bruttoausfälle durch die Verkehrsvermehrung herausgeholt haben und nach 3 Jahren auch die Nettoausfälle. Und ich habe recht behalten, der Tarif hat sich höchst wohltätig für die Eisenbahn und die ganze Wirtschaft ausgewirkt.

Der gesamte Verkehr auf den Strecken Emshäfen und Hannover hat im Jahre 1925 3,2 Millionen Tonnen ausgemacht. Ich möchte einmal die Frage stellen: Was würde die Bahn von den Gütern auf der Strecke nach den Emshäfen befördern, wenn dieser Kanal nicht da wäre? Dann würden eben diese Häfen — Emden, Aurich usw. — kleine Lokalhäfen ohne Industrie sein und ohne nennenswerte Ein- und Ausfuhr. Tatsächlich ist dieser ganze Verkehr ein Zuwachs des Gesamtverkehrs, der nie eingetreten wäre, wenn dieser Kanal nicht vorhanden wäre.

Die überseeischen Erze werden jetzt meist über den Rhein bezogen und wenn dieser Kanal nicht bestünde, dann würde die in der Gegend von Dortmund usw. liegende Eisenindustrie einfach zum Erliegen gekommen sein, gegenüber der Eisenindustrie, die unmittelbar am Rhein liegt, weil diese dann die Erze viel billiger beziehen kann und die Kohle ebenso nahe hat.

Also dieser Verkehr ist der Eisenbahn nicht entzogen worden; er ist durch die Wasserstraße geschaffener Zuwachsverkehr. Es ist im Gegenteil heute sehr ernstlich zu überlegen, ob es nicht geboten erscheint, um gerade dieser Industrie, die im Erzbezug auf den Dortmund—Ems-Kanal angewiesen ist, zu helfen, den Kanal so zu erweitern, daß er wesentlich größere Schiffe tragen kann als jetzt. Auf dem Rhein zwischen Duisburg und Rotterdam verkehren Schiffe von 4 000 Tonnen Tragfähigkeit; auf dem Dortmund—Ems-Kanal von 750 Tonnen. Da stellt sich natürlich die Wasserfracht auf ihm heute wesentlich höher als die auf dem Rhein und es würde deshalb im Interesse der Aufrechterhaltung dieser wichtigen Industrie — und man kann die Arbeitermassen und ganze Industrieanlagen nicht verschieben wie Figuren auf einem Schachbrett — dringend notwendig sein, diesen Kanal weiter auszubauen.

Die Belebung durch den Wasserstraßenverkehr führt der Eisenbahn viele andere Güter zu und belebt auch den Personenverkehr außerordentlich. Und der spielt heute eine große Rolle für die Reichsbahn. Im letzten Jahre hat allein der Personenverkehr über 1 400 Millionen M gebracht. Herr Staatssekretär Dr. Vogt hat verlangt, daß wir auf den planmäßigen Ausbau der Wasserstraßen verzichten sollen. Zu den Wasserstraßen, deren Ausbau geplant ist, gehört auch der Mittelland-Kanal. Ich meine, es ist unser Unglück gewesen, daß er nicht schon vor 20 Jahren fertiggeworden ist. Welche Entlastung der Eisenbahn hätte er im Kriege mit sich gebracht! Wie hätten wir die Eisenbahnen für militärische Zwecke anders ausnützen können, wenn wir bereits damals den durchgehenden Schiffsweg gehabt hätten. Ein Torso ist niemals etwas Planmäßiges. Er kann sich auch nicht rentieren, weder finanziell noch wirtschaftlich, denn das, was er wirtschaftlich bringen soll, kann er nicht leisten. Dadurch, daß man diesen Kanal nicht bis zur Elbe durchgeführt hat, sondern wie ich sage, an die Leine gelegt hat, ist er um seine Wirksamkeit gebracht worden und es ist eine dringende Notwendigkeit für die deutsche Wirtschaft, diesen Kanal endgültig fertig zu bauen, denn das, was man bisher hineingesteckt hat, ist, solange er nicht durchgeführt wird, zum größten Teil weggeworfenes Geld. Das gilt auch von der Oder-Wasserstraße, so lange das Ottmachauer Staubecken nicht gebaut ist.

Manche Wasserstraßenbauten machen sich auch zum Teil bezahlt durch die dabei gewonnenen Wasserkräfte.

Nun wird hervorgehoben, daß von dem Ausbau einer Wasserstraße doch nur die von ihr durchzogene Gegend einen Vorteil habe und die andern Gegenden nicht, die aber die Kosten mit aufbringen müßten, weil diese aus dem allgemeinen Säckel bestritten würden. Ein Wasserstraßenbau in Süddeutschland kann gewiß die Wirtschaft in Ostpreußen nicht heben und umgekehrt einer in Ostpreußen nicht die Wirtschaft in Süddeutschland. Aber wir haben doch auch sehr viele Nebenbahnen im Osten, die auch die Wirtschaft im Westen nicht direkt befruchten, sondern lediglich dem Osten zugute kommen und die gebaut wurden, obgleich sie sich nicht rentierten. Ich habe damals bereits, wenn dagegen Klagen erhoben wurden und notwendige Nebenbahnen nicht gebaut wurden, weil es hieß, sie würden sich nicht verzinsen, immer auseinandergesetzt, daß diese Bahnen Zubringer des Verkehrs seien, daß man ihre Rentabilität nicht danach berechnen dürfe, wieviel sie direkt an Frachten bringen, sondern diese Frachten auf die Hauptbahn übergingen und das ganze wirtschaftliche Leben heben.

Wir sollen uns doch auch nicht so atomisieren, wir sollen nicht Gegensätze zwischen Osten und Westen schaffen, wir haben deren bereits genug in unserm unglücklichen Volk. Das deutsche Volk ist eben nicht bloß eine Kulturgemeinschaft, sondern auch eine Wirtschaftsgemeinschaft und was dem einen zugute kommt, kommt mittelbar auch dem anderen zugute.

Es ist gewiß ein Unglück für den Osten, nicht über so große und reiche Wasserstraßen zu verfügen wie der Westen und daraus erklärt sich sein Zurückbleiben in wirtschaftlicher Beziehung. Dann darf aber den von der Natur stiefmütterlich Behandelten nicht mit hohen Frachten das Leben noch schwerer gemacht werden.

„Die Wasserstraßenpläne, der Ausbau der Wasserstraßen, soll auf bessere Zeiten vertagt werden." Unsere jetzigen überaus ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse zwingen uns gewiß dazu, viele Wünsche in dieser Beziehung auf Jahre zurückzustellen. Aber zwischen dem ersten Plan und der Ausführung ist ein sehr langer Weg. Bereits 1848 ließ die preußische Regierung Untersuchungen über einen neuen Oder—Spree-Kanal anstellen. 1886 wurde das betreffende Gesetz endlich eingebracht und angenommen. Erst 1891 kam dieser Kanal in Betrieb. Es hat also von den ersten Untersuchungen bis zur Ausführung 43 Jahre gedauert.

Für den Mittelland-Kanal haben die damaligen hannoverschen und preußischen Regierungen die Vorarbeiten bereits in den Jahren 1863—1866 vornehmen lassen. 1874 wurde ein neuer Entwurf des Emscher-Kanalteils gemacht. 1893—1896 ist dann der Dortmund—Emshäfen-Kanal gebaut worden. 1906—1914 ist die Verbindung des Rhein—Herne-Kanals, 1906—1915 der Rhein—Weser—Leine-Kanal gebaut worden. Also auch da hat es weit über ein Menschenalter gedauert, ehe die vorhandenen Pläne in die Wirklichkeit umgesetzt wurden und auf die Fortsetzung nach der Elbe warten wir heute noch.

Das Staubecken von Ottmachau ist vom schlesischen Provinzialverein und der Handelskammer Breslau bereits vor 33 Jahren gefordert worden. 1899 hat die preußische Regierung im Abgeordnetenhaus in öffentlicher Sitzung die feierliche Erklärung abgegeben, daß neben der Niedrigwasserregulierung der Oder das Staubecken in kürzester Frist gebaut werden sollte. 1913, also 14 Jahre nach dieser feierlichen Regierungserklärung, ist das Gesetz im preußischen Abgeordnetenhaus zustande gekommen. Dann kam der Krieg dazwischen. Nach dem Krieg wurde, als die Wasserstraßen Reichssache wurden, ein Reichsgesetz darüber erlassen und nun warten wir auf die Ausführung dieses Reichsgesetzes auch heute noch. Und jetzt scheint die Durchführung nur möglich zu sein, wenn auch die Interessenten, vor allen Dingen Provinz, Handelskammer, Industrievereinigungen usw. sich daran beteiligen. In diesen Fragen ist bereit sein alles. Derartige Pläne und Projekte müssen beizeiten gemacht und durchgearbeitet werden, denn wenn man erst mit den Vorarbeiten anfängt, wenn das Geld vorhanden ist, dann dauert es immer noch Jahrzehnte, ehe alle Interessen unter einen Hut gebracht sind. Gottes Mühlen mahlen langsam aber sicher, sagt ein altes Sprichwort, aber die Mühlen der Wasserbauverwaltung arbeiten noch viel langsamer und leider lange nicht so sicher. Das liegt an der Schwierigkeit der Geldbeschaffung wie an anderen Dingen.

Zum Schluß noch einige Worte zu der Frage, ob es angesichts der Lasten des Dawesplanes möglich ist, jetzt überhaupt Wasserstraßenbauten in die Wege zu leiten oder ob es nicht unsere heilige Pflicht ist, zur Erfüllung dieses Dawesplanes alle Frachten der Eisenbahn zuzuleiten. Der Schöpfer des Dawesplanes, General Dawes, und seine Mitarbeiter haben diesen Plan von vornherein lediglich als ein Experiment angesehen, dessen Durchführbarkeit erst die Erfahrung entscheiden könnte. Weil sie von vornherein zweifelhaft war, hat man in dem sogenannten Transfer ein Sicherheitsventil geschaffen, d. h., das Deutsche Reich, die Reichsbahn usw. erfüllen ihre Pflicht, wenn sie die betreffenden Zahlungen an das Konto des Agenten des Reparationskomitees bei der Deutschen Reichsbank abführen. Der Agent darf aber die dort vorhandenen Guthaben an die Reparationsempfängerstaaten nur dann und nur insoweit transferieren, als dadurch nicht eine Gefährdung der deutschen Währung eintritt. Nun hat der Dawesplan bisher zweifellos einwandfrei funktioniert, ebenso der Transfer. Aber wir sind noch in den Moratoriumszahlungen und zunächst wurde dafür die sogenannte Dawes-Anleihe von 800 Millionen gegeben. Sodann haben wir in den letzten Jahren vom Ausland außerordentlich viele Anleihen bekommen und aus diesen, ebenso wie aus Effektenverkäufen, haben wir bisher die Transferierungen bestritten. Das wird sich aber ändern mit den größeren Anforderungen des Dawesplanes und, weil die Geldgeber des Auslandes, hauptsächlich die Amerikaner, sagen werden: Dazu geben wir Deutschland keine Anleihen, um daraus lediglich die Zahlungen des Dawesplanes zu leisten. Die Schöpfer des Dawesplanes waren sich vollständig klar darüber, daß ein Staat solche Zahlungen an das Ausland nur aus den Ueberschüssen seiner Ausfuhr über die Einfuhr leisten könne, eine volkswirtschaftliche Binsenwahrheit, die leider in der Psychose der Nachkriegszeit in Vergessenheit geraten war. Und nun haben wir im letzten Jahr einen Einfuhrüberschuß von 3,3 Milliarden gehabt. Wenn wir in den letzten Monaten wieder einmal eine aktive Handelsbilanz hatten, so beruht das einmal auf der Rekordernte, die wir in Getreide hatten, die uns erlaubte, größere Mengen an das Ausland abzugeben, was ein vorübergehender Zustand ist, der sich in kurzem wieder ändern wird. Sodann darauf, daß die Preise der wichtigsten Einfuhrartikel, Baumwolle, Wolle, Kupfer, Zink und Blei usw. im letzten Jahre außerordentlich zurückgegangen sind. Und unserer Wirtschaft ging es so wenig gut, daß wir unsere Rohstoffeinfuhr außerordentlich einschränken mußten. Wir haben z. B. im Dezember 60 000 Ballen Baumwolle weniger eingeführt als im Dezember 1924. Aehnlich lag es bei Wolle, Kupfer usw. Das sind die Gründe, weshalb wir in der letzten Zeit eine aktive Handelsbilanz haben. Wenn wir wirklich 2½ Milliarden im Beharrungszustand an Reparationsleistungen transferieren wollen, so würde das bedeuten, daß wir unsere Ausfuhr um mindestens 9 Milliarden gegenüber der von 1925 steigern müssen, wahrscheinlich erheblich mehr, und dafür würde die übrige Welt nicht aufnahmefähig sein. Der große englische Nationalökonom Keynes hat gesagt: „Wenn Deutschland die Reparationszahlungen erfüllen wollte, so würde es sich noch weit mehr verhaßt machen, als wenn es diese Zahlungen nicht leistet. Die anderen Staaten würden sich aufs äußerste gegen die Ueberschwemmung mit deutschen Waren wehren." Lloyd George hat vor einigen Monaten es für eine Illusion erklärt, daß Deutschland diese Zahlungen leisten könne, und wenn Sie die Berichte über die in den letzten Tagen stattgehabten Sitzungen des Vereins der amerikanischen Handelskammern lesen, so werden Sie finden, daß dort mit verschwindenden Ausnahmen die Meinung dahin geht, daß der Dawesplan eine Unmöglichkeit sei. Er war zweifellos damals ein ungeheurer Fortschritt, und er hat uns das Sicherheitsventil des Transfer geschaffen, für das wir nicht genug dankbar sein können. Aber durchführbar ist er nicht. Das darf uns selbstverständlich nicht abhalten, unsererseits den guten Willen zu zeigen, ihn nach Kräften auszuführen und die geforderten Zahlungen zu leisten. Die Zahlungen haben wir bloß an die Reichsbank zu leisten, was der Reparationsagent macht, ist seine Sache. Er darf bloß nicht die deutsche Währung gefährden. Aber wenn das Reparationsguthaben 5 Milliarden erreicht und der Reparationsagent es nicht

transferieren kann, so muß in eine Revision des Vertrages eingetreten werden.

Die politischen Auffassungen der Welt haben sich in den letzten Jahren wesentlich geändert und namentlich in den Vereinigten Staaten wird man sich mehr und mehr darüber klar, daß es letzten Endes nur einen Gläubiger: die Vereinigten Staaten und nur einen Schuldner: Deutschland, geben wird. Deshalb hat man dort auch kein Interesse, Frankreich, England, Italien usw. vollständig zu entlasten und Deutschland zugrunde gehen zu lassen, sondern hat den dringenden Wunsch, ein kaufkräftiges Europa zu schaffen. Mehr und mehr ist also die Wahrheit auf dem Marsch, daß der Dawesplan, so wie er ist, unerfüllbar ist und daß deshalb auch die Leistungen unerfüllbar sind, die der Reichsbahn darin vorgeschrieben werden, denn auch der Obligationsdienst der Reichsbahn geht nicht direkt an das Ausland, sondern an das Konto des Reparationsagenten und kann nur transferiert werden, wenn dadurch die deutsche Währung nicht gefährdet wird. Nicht von heute auf morgen wird der Umschwung kommen. Aber mit der Entwicklung, die auf dem Wege ist, darf man rechnen, und da ist es nicht die höchste Klugheit, zu sagen: Wir müssen unbedingt die Zahlungen leisten und sie transferieren, auch wenn darüber unsere Wirtschaft vor die Hunde geht.

Für die Reichsbahn besteht zudem die Möglichkeit, diese Zahlungen aus dem Verkauf der Vorzugsaktien zu leisten. Ein Teil derselben ist bereits in die Hände des Reichs übergegangen. Die Ziffern sind mir nicht zugängig gewesen, aber sie sind nicht groß. Fast 1½ Milliarden stehen immer noch zur Verfügung. Wenn also die Einnahmen der Reichsbahn wirklich einmal so weit zurückbleiben sollten, daß die erforderten Abführungen an das Reparationskonto nicht geleistet werden können, so kann sie Vorzugsaktien verkaufen. Früher war dieser Weg schwer gangbar, jetzt kann er beschritten werden.

Wenn wir dem Ausland gegenüber ehrlich sein wollen, so müssen wir unsere Wirtschaft ankurbeln, daß sie in der Lage ist, überhaupt etwas zu transferieren, denn wenn wir unsere Ausfuhr nicht derart steigern, daß wir Ausfuhrüberschuß haben, so können wir eben auf die Dauer überhaupt nichts transferieren. Gerade die Ehrlichkeit in der Erfüllung der Verträge gebietet uns, unsere Wirtschaft nicht zu drosseln zugunsten der Ueberweisungen an das Konto des Reparationsagenten. Und deshalb ist es m. E. die Aufgabe aller Verkehrsanstalten und der ganzen Wirtschaft, das deutsche Preisniveau zu senken, um die Kaufkraft zu heben, uns damit ausfuhrfähig und kaufkräftig zu machen. Dem müssen gleichmäßig Eisenbahn und Wasserstraßen dienen. Das erreicht man aber nicht mit Hinaufsetzen der Preise, Frachten usw., sondern nur durch Anpassung an die Marktverhältnisse, die Kaufkraft und Aufnahmefähigkeit. Beide großen Verkehrswege können der deutschen Wirtschaft nur dann dienen, wenn sie nicht einseitig in das Interesse des Auslandes und der Zahlungsverpflichtung an es gestellt werden, sondern wenn sie die wirtschaftlichen Belange Deutschlands berücksichtigen. Die kleine Klugheit glaubt klug zu sein, wenn sie allein die nächstliegenden Pflichten erfüllt. Bei aller Ehrlichkeit, den Dawesplan zu erfüllen, gilt es für uns aber, unsere Pflicht gegenüber der deutschen Wirtschaft nicht zu vernachlässigen.

Der Verkehr — das Bindeglied zwischen Eisenbahn und Wasserstraße

Eine Erwiderung an Herrn Reichsbahndirektor Dr. Spieß.

Von Landgerichtsrat Dr. Ernst Holländer, Berlin.

In Nr. 5 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ hat Herr Reichsbahndirektor Dr. Spieß seine skeptische Auffassung über ein Zusammenwirken zwischen Eisenbahn und Wasserstraße in so durchdachter und tiefgründiger Weise dargelegt, daß zu ihr auch einmal von einem Standpunkte aus Stellung genommen werden muß, welcher der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt gleich unparteiisch gegenübersteht — von dem Standpunkte des Verkehrs.

Die Lehre vom Verkehr, d. h. von der Relation zwischen Transportwegen, Transportmitteln und Transportgütern, oder, um mit Herrn Dr. Spieß zu sprechen, vom Optimum, ist keineswegs ein abstraktes, luftleeres Gebilde, zu welchem nur die Betriebsfachleute aus ihrer praktischen Erfahrung im Transportgewerbe induktiv aufsteigen können; sie ist eine noch lange nicht genügend gewürdigte Wissenschaft mit festbestimmten, von dem einzelnen Betriebszweig unabhängigen Grundsätzen, aus welchen sich deduktiv die Verkehrspolitik jedes Betriebszweiges auf ihre Richtigkeit beurteilen läßt.

Von diesem Verkehrsstandpunkte aus sollen nun die Ausführungen des Herrn Dr. Spieß im folgenden gewürdigt werden; dabei wird sich ergeben, daß die von ihm zu Grunde gelegten Erfahrungstatsachen stets richtig, die aus ihnen gezogenen Folgerungen aber meist unzutreffend sind. —

Vollkommen einverstanden bin ich mit den ausgezeichneten Ausführungen, die Herr Dr. Spieß über die Inkongruenz zwischen Eisenbahn- und Wassertransporten gemacht hat. Ich bin mit ihm auch darin ganz einig, daß diese Inkongruenz verkehrstechnisch durchaus unerwünscht ist, weil sie die Verkehrsstöße, welche eine rationelle Verkehrswirtschaft beeinträchtigen, erheblich erhöhen.

Aber was folgt denn hieraus? Doch sicherlich das eine, daß man diese Inkongruenz möglichst beseitigen muß. Nun sind ja theoretisch natürlich verschiedene Möglichkeiten denkbar: Man könnte das Befahren der Wasserstraßen ganz untersagen, man könnte den Schiffspark „valorisieren“, indem man bei Vollschiffigkeit das Auflegen eines Teiles der Schiffe oder eine nur teilweise Beladung der Schiffe vorschreibt. Aber wenn man das nicht will — und das will ja Herr Dr. Spieß wohl auch nicht —, dann gibt es nur ein Mittel: Man muß die Binnenschiffahrt in eine Lage bringen, daß die Faktoren der Unsicherheit nach Möglichkeit verschwinden.

Die sechs von Herrn Dr. Spieß erwähnten Faktoren der Unsicherheit sind durchaus ungleichwertig. Lohndifferenzen kommen leider überall vor, sollen auch bei der Reichsbahn schon vorgekommen sein; Frachtschwankungen sind kein selbständiges Moment der Unsicherheit, sondern nur eine Folge anderer Faktoren wie Wasserstandsänderungen, Lohnerhöhungen etc.; je mehr man ihre Voraussetzungen beseitigt, um so mehr verschwinden sie selbst. Nebel hindert Schiffstransporte nur vorübergehende Zeit, die für den Gesamttransport kaum ins Gewicht fällt. Gleiches gilt, wenn auch in geringerem Maße, für das Hochwasser, da die einzelnen Hochwasserwellen verhältnismäßig selten eintreten und dann meist so schnell verlaufen, daß sie für die Ge-

samtbewertung der Binnenschiffahrt als Verkehrsmittel keine nennenswerte Bedeutung haben, wenn sie auch die Beförderung des unglücklicherweise von ihnen betroffenen einzelnen Transportgutes unliebsam verzögern können. Der Eisgang legt die Schiffahrt auf den deutschen Strömen in den Monaten Januar und Februar meist lahm; aber da diese Zeit gleichzeitig verkehrsstill ist, so erwächst dadurch dem Gesamtverkehr keine Belastung; nur in den Ausnahmejahren, in denen die Schiffahrt schon vor Weihnachten oder gar schon im November wegen Eisgang stillgelegt werden muß, kann ein Verkehrsstoß, den Herr Spieß mit Recht als eine Gefahr für den Verkehr ansieht, eintreten. Es bleibt also nur das Niedrigwasser übrig; und hier muß allerdings im Interesse des Verkehrs eine durchgreifende Niedrigwasserregulierung der großen deutschen Ströme gefordert werden, wie ihn die Binnenschiffahrt mit Recht seit Jahren verlangt. Und hinzutreten muß, was ich schon im Frühjahr 1915, damals noch zum Erstaunen weiter Binnenschiffahrtskreise, verlangt habe: das Normalprofil der Wasserstraßen und das Normalschiff. Ich weiß, welche Schwierigkeiten dem entgegenstehen, insbesondere infolge der Verschiedenheit von Flüssen und Kanälen, und ich weiß auch, daß wir aus wasserbautechnischen wie aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu einem einheitlichen deutschen Profil und Schiff gelangen können, sondern daß wir drei oder vier Typen brauchen. Aber auch mit einer derartigen Einschränkung wird durch diese Maßnahmen von der Binnenschiffahrt die Unsicherheit genommen und sie der Eisenbahn einigermaßen kongruent gemacht. Folgerichtig hätte also Herr Dr. Spieß vom Standpunkte der Reichsbahn die Niedrigwasserregulierung, das Normalprofil und das Normalschiff verlangen müssen.

Aber diese Folgerungen hat er nicht gezogen, sie höchstens an einer Stelle seines Aufsatzes angedeutet. Er hat die Frage eben nicht vom verkehrstechnischen, sondern vom betriebstechnischen Standpunkte, insbesondere von der Frage der Wasserumschlagtarife, aus betrachtet und gesagt: Weil die Schiffahrt ein unsicherer Faktor ist, so ist es nicht richtig, ihr viel Güter zu geben, weil dann bei ungünstigem Wasserstand der Verkehrsstoß die Eisenbahn doppelt treffen würde. Mit anderen Worten: Wer da hat, dem wird gegeben; wer nicht hat, dem wird genommen.

Dabei übersieht Herr Dr. Spieß zweierlei: Die Binnenschiffahrt, wenigstens ihr verständiger Teil, verlangt die Ueberlassung von Frachtgut, insbesondere durch Wasserumschlagtarife, nicht als abgesonderte Einzelforderung, sie will nicht dies Frachtgut bei Vollschiffigkeit befördern, bei schlechtem Wasserstand aber an die Eisenbahn abstoßen. Korrelat dieser Ueberlassung von Frachtgut ist für sie der Ausbau von Wasserstraßen, d. h. der Bau der lebenswichtigsten Kanäle und die Niedrigwasserregulierung der Flüsse, sowie die Vereinheitlichung der Profile und der Schiffstypen. Der Aufschwung der Binnenschiffahrt soll nicht durch Außerachtlassung, sondern durch Erfüllung deutscher Verkehrsnotwendigkeiten blühen und gedeihen.

Weit schwerwiegender ist der zweite Irrtum von Dr. Spieß. Ganz gewiß wird kein verständiger Mensch, und am allerwenigsten ein leitender Reichsbahnbeamter, die augenblickliche Notlage der Reichsbahn verkennen und noch verschärfen; aber ebenso wenig wird er von vornherein den Verkehr auf den anderen Verkehrsmitteln abdrosseln, sodaß diese Verkehrsmittel künftigen erhöhten Anforderungen nicht mehr genügen können. Wird aber die Binnenschiffahrt leistungsunfähig, so kann sie späterhin den erweiterten Verkehr nicht bewältigen, und die volle Wucht des Verkehrsstoßes trifft die Reichsbahn. Für eine Augenblickspolitik der Reichsbahn mag das Zusammenwirken mit der Binnenschiffahrt überflüssig, vielleicht sogar unvorteilhaft sein, für eine Politik auf lange Sicht ist sie unbedingt notwendig.

Das ist der Kernpunkt des Zusammenwirkens zwischen Eisenbahn und Wasserstraße, die Schicksalsfrage der Binnenschiffahrt: Soll die Reichsbahn Augenblickspolitik oder Politik auf lange Sicht treiben? Die Reichsbahn hat, wenn man sie nicht nach ihren Reden, sondern nach ihren Taten beurteilt, in betrieblicher Hinsicht lediglich an den Augenblick gedacht. Beurteilen wir, welche Ergebnisse ihre Taktik gehabt hat.

Wer die Fachpresse verfolgt, der weiß, daß die Reichsbahn auf ihre Ergebnisse sehr stolz ist. Sie hat den Betriebskoeffizienten von 378 im Jahre 1923 auf 84 im Jahre 1925 herabgedrückt; aber diese Besserung teilt sie mit sämtlichen Privatbahnen und Kleinbahnunternehmungen, da die Betriebsergebnisse in der Inflationszeit, in welcher ihre Papiermarkeinkünfte sofort entwerteten, überhaupt keinen Maßstab bilden. Diese Besserung ist ebensowenig ein besonderer Ruhm wie für den Exporteur die guten Ergebnisse der Inflationsjahre, in welchen er Papiermarkpreise und Papiermarklöhne zahlte und Devisen verdiente. Die Reichsbahn aber verdient jetzt im Gegensatze zur Inflationszeit in gutem, sogar in sehr gutem Gelde, da sie nicht wie andere Unternehmer ihren Kunden in mehr oder weniger großem Umfang Kredite zu geben braucht. Eine Folge dieser materiellen Besserstellung ist, daß die Reichsbahn wieder ihren Betrieb in Ordnung bringen konnte; die Besserung nach dieser Richtung hin ist ganz außerordentlich, und auch die technischen Fortschritte sind — das lehrt der Besuch der verschiedenen Verkehrsausstellungen — mustergültig und für die ganze Welt vorbildlich. Aber nicht diese technischen Errungenschaften stehen hier zur Diskussion, auch nicht das Sinken des Betriebskoeffizienten und seine Wirkungen, sondern lediglich die Verkehrspolitik. Den anderen inländischen Unternehmern gegenüber kann sich die Reichsbahn auch nicht auf die von ihr übernommenen Verpflichtungen aus dem Dawes-Abkommen berufen, auf welches wir in anderem Zusammenhange noch zurückkommen werden; denn was sie aus diesem und an Beförderungssteuer zu zahlen hat — jährlich etwa 4—5% ihres Vermögens —, entspricht ungefähr der Belastung der anderen Unternehmer an Steuern, von denen die Reichsbahn bekanntlich im wesentlichen befreit ist.

Aber auch bei dem Wiederaufbau des Betriebes hat die Reichsbahn eine Politik auf kurze Sicht getrieben und dabei Fehler begangen, die sich schwer gerächt haben. Gewiß war nach der ungeheuren Abnutzung der Betriebsmittel während des Krieges und nach der Abgabe von Lokomotiven und Wagen auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen eine Erweiterung des Lokomotiv- und Wagenparkes in großem Maßstabe notwendig. Aber die Reichsbahn — damals noch Reichsverkehrsministerium — hat die Vergrößerung während der Inflationszeit über alles Maß hinaus betrieben und übermäßig viel Lokomotiven und Güterwagen gebaut, die vollkommen überflüssig sind und jetzt langsam in den Schuppen verrosten. Diese Politik hat zwei schwere wirtschaftliche Nachteile gebracht: Durch den Bau der überflüssigen Betriebsmittel ist die Inflation erheblich vergrößert worden (spätere wirtschaftsgeschichtliche Untersuchungen werden erst den großen Anteil der Reichseisenbahnverwaltung an der Inflation feststellen können), und jetzt ist infolge der Stockung der Aufträge der Absatzmangel der Eisenindustrie und damit die Erwerbslosigkeit verschärft worden. In einer zwanglosen Aussprache hat sich mir gegenüber noch jüngst der seinerzeitige Leiter der Reichsverkehrsverwaltung, eine zweifellos überragende Persönlichkeit, zu seiner alten Politik bekannt mit dem Bemerken, daß er noch dreitausend weitere Lokomotiven gebaut hätte, wenn er damals die Mittel gehabt hätte. Er hat seine Ansicht mit drei Gründen belegt: das erste Argument, daß die Betriebsmittel dem Verkehrsmaximum entsprechen müssen und daß infolge dessen die heutige Verkehrsdepression aus-

scheiden müsse, ist unbedingt richtig. Das zweite Argument, daß viele alte Lokomotiven hätten ersetzt werden müssen, weil sie unproduktive Kohlenfresser gewesen seien, ist deswegen nicht richtig, weil das Verfeuern von Kohlen immer noch billiger ist als der Bau von Lokomotiven; und wenn damals in der Zeit der Kohlenknappheit die Beschaffung von Kohlen schwieriger war als der Bau von Fahrzeugen, so durfte dies für eine Politik auf lange Sicht nicht maßgebend sein. Das dritte Argument endlich, daß der Lokomotiv- und Wagenpark über den Friedensstand hinaus hätte wachsen müssen, weil auch die geleisteten Tonnenkilometer über den Friedensstand hinausgegangen seien, ist ganz unzutreffend. Zwar sind die tonnenkilometrischen Leistungen der Reichsbahn im Jahre 1922 etwa um 5 % über die des Jahres 1913 hinausgegangen (62,3 Milliarden tkm gegen 59,5 Milliarden tkm), aber sie sind gar kein geeigneter Maßstab für die Anforderungen an das rollende Betriebsmaterial. Die Steigerung ist wesentlich auf die Verlängerung der durchschnittlichen Beförderungsstrecke von 100 km auf 150 km zurückzuführen, es liegt aber auf der Hand, daß man weniger rollendes Material benötigt für eine bestimmte Gütermenge über 150 km als für die anderthalbfache Menge über 100 km. Und ferner ist vollkommen unberücksichtigt geblieben die größere Leistungsfähigkeit der modernen Lokomotiven, die Einführung der Knorr-Rücklaufbremse, der größere Rauminhalt der neuen Güterwagen. Einen Maßstab für den Umfang des erforderlichen rollenden Materials können die tonnenkilometrischen Leistungen überhaupt nicht geben, einen wesentlich besseren Maßstab würden für die Lokomotiven die geleisteten Zugkilometer, für die Güterwagen die Wagenachskilometer bilden. Und siehe da: Während die tonnenkilometrischen Leistungen im Jahre 1922 um etwa 5 % höher waren als im Jahre 1913, waren die Zugkilometer um etwa 35 % (533 Millionen km gegen 813 Millionen km), die Wagenachskilometer um etwa 20 % (16,6 Milliarden km gegen 20,9 Milliarden km) niedriger. Aber auch diese Zahlen geben noch nicht den vollen Minderbedarf an rollendem Material wieder: Durch bessere Organisierung des Güterverkehrs, durch Einführung des Grundsatzes: „Am Tage laden — nachts frachten", vor allem aber durch Einsetzen schneller durchlaufender Güterzüge sind Ersparnisse an rollendem Material möglich geworden, welche in dem Herabgehen der geleisteten Zug- und Wagenachskilometer nicht oder nicht vollkommen zum Ausdrucke kommen. Eins ist sicher: Infolge einer kurzsichtigen Verkehrspolitik hat die Reichsbahn ein Uebermaß an rollendem Material, das nicht viel hinter den Mengen zurückbleibt, welche auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen haben abgeliefert werden müssen*).

Eine Politik auf kurze Sicht hat die Reichseisenbahn in der jüngsten Vergangenheit bei der Neubeschaffung von rollendem Material getrieben, eine gleiche Politik treibt sie in der Gegenwart in der Zubringerfrage. Es läßt sich nun einmal nicht aus der Welt schaffen, daß man allmählich die Waren von und zur Eisenbahn nicht mehr mit Gespann, sondern mit Automobil an- und abrollt und daß hier eine Entwicklung beginnt, die in Amerika längst im Gange ist und das Pferd ebenso durch das Automobil ersetzt wie bei der Personenbeförderung. Und ebenso wie in Amerika wird man dann das Gut nicht nur nach der nächsten Eisenbahnstation befördern, sondern ohne Umladung nach dem Bestimmungsorte oder nach einer entfernteren Eisenbahnstation, wenn dadurch ein Umladen vermieden werden kann. (Auf die Bedeutung des Lastautoverkehrs hat auch Herr Baurat Mühlradt in Nr. 5 der Zeitschrift mit Recht hingewiesen.) Auf welchen Strecken die Beförderung oder das Zubringen durch Lastautomobil noch rentabler ist, wird wesentlich von der Entwicklung der Technik abhängen. Aber jedenfalls wird sich dies zu einer schicksalsschweren Frage für die Reichsbahn auswachsen und kann nicht damit aus der Welt geschafft werden, daß die Reichsbahn dem Lastautomobil ablehnend gegenübersteht, weil sie selbst keinen Autopark besitzt. Die Vorgänge bei der Personenbeförderung durch Automobil, die durch die Postverwaltung und Selbstverwaltungsorganisationen aufgenommen ist, sollten der Reichsbahn zu denken geben. Eine vorausschauende Verkehrspolitik der Reichsbahn müßte sich darüber klar sein, daß der Transport auf gewissen, namentlich schmalspurigen Nebenstrecken, deren Frachtverkehr nicht auf einige Großverfrachter angewiesen ist, voraussichtlich auf die Dauer nicht zu halten sein wird, daß man aber von vornherein systematisch daran gehen muß, einmal den Zubringerverkehr durch verhältnismäßig billige, serienweise herzustellende Automobile in der Hand zu behalten, dann aber auch zur Vereinfachung des Eisenbahngüterverkehrs die Zubringerlinien auf möglichst wenige Eisenbahnpunkte zu konzentrieren. Ob bei dem Automobilverkehr diejenigen Transporte überwiegen, welche der Eisenbahn dauernd entgehen, oder diejenigen, welche neu der Eisenbahn zugeführt werden, weil ihr Transport erst durch Autobeförderung rentabel wird, z. B. wegen leichter Verderblichkeit, ist natürlich eine heute noch nicht zu übersehende Frage. Jedenfalls aber wird der Lastautoverkehr tiefgreifende Wirkungen auf die Transporte der Reichsbahn haben, und eine vorausschauende Politik wird an ihnen nicht vorübergehen dürfen.

Die Fehlgriffe der Reichsbahn infolge ihrer auf kurze Sicht eingestellten Politik beruhen darauf, daß sie nicht die verkehrspolitischen, sondern die betriebstechnischen Momente zum Ausgangspunkt ihrer Erwägungen macht. Diese Grundeinstellung entspricht weder den wahren Bedürfnissen der Reichsbahn noch dem Willen des Staates. Nicht ohne Grund hat der Gesetzgeber nach der Staatsumwälzung an Stelle der Ministerien der öffentlichen Arbeiten der Länder ein Verkehrsministerium des Reiches gesetzt. Die zuständigen Ressortbeamten haben diesen Willen des Staates nicht beachtet und sind von ihrer Grundeinstellung nicht abgegangen. Das eigentliche Verkehrsproblem hat in dem Verkehrsministerium keine Stätte gefunden, mindestens so lange nicht, als ihm die Reichsbahn angehörte.

Hiermit ist die Stellung zu den Wasserumschlagtarifen gegeben: Nicht maßgebend kann, selbst vom Standpunkt einer weitsichtigen Politik der Reichsbahn aus, ihre augenblickliche Betriebslage, am allerwenigsten aber ihr unnötiger Ueberfluß an rollendem Material sein. Vom Verkehrsstandpunkt aus ist aber eine grundsätzliche Ablehnung der Wasserumschlagtarife überhaupt nicht zu rechtfertigen; denn eine derartige Auffassung müßte unweigerlich die Gewissensfrage auslösen, warum die Reichsbahn zwar den direkten Bahnweg dem gebrochenen Weg Eisenbahn-Binnenschiff vorzieht, aus welchen Gründen sie aber auf der anderen Seite den gebrochenen Weg Wagenachse-Eisenbahn für richtiger hält als den direkten Lastautoverkehr.

Welcher Grundsatz muß nun für die Wasserumschlagtarife maßgebend sein? Es gibt nur eine Lösung: Jedes Gut muß auf demjenigen Wege befördert werden, auf welchem es am billigsten und zweckmäßigsten an seinen Bestimmungsort gelangt. Das erfordert die Rationalisierung des Verkehrs, das erfordert das Interesse der deutschen Volkswirtschaft, die zur Hebung der inländischen Kaufkraft wie der internationalen Wettbewerbsfähigkeit unnötige Transportwege ihrer Waren vermeiden muß. Dies liegt aber auch im wohlverstandenen Interesse jedes einzelnen Verkehrsmittels, welches nicht so sehr Transporte anstreben muß, die sich im Augenblick finanziell günstig auswirken, als einen

*) Nach Abfassung dieses Aufsatzes hat der (stellvertretende) Generaldirektor der Reichsbahn dieses Uebermaß an rollendem Material auf 7 000 Lokomotiven und 140 000 Wagen angegeben, während auf Grund der Waffenstillstandsbedingungen 5 000 Lokomotiven und 150 000 Güterwagen abgeliefert worden sind. Der besonders große Ueberfluß an Lokomotiven entspricht dem besonders großen Rückgang der Zugkilometer.

zweckmäßigen Aufbau der deutschen Wirtschaft und des gesamten Verkehrswesens. Vorübergehende Konjunkturen können zwar gewisse Verschiebungen des Normalstandes hervorrufen, aber doch nur mit der Beschränkung, daß der Stoß und der Rückstoß des Verkehrs sich nicht stärker auswirken dürfen als die materiell ungünstigen Folgen der vorübergehenden Verkehrsablenkung.

Welcher Weg ist nun der billigste und zweckmäßigste? Ich stimme Herrn Dr. Spieß durchaus bei, daß dies in erster Linie eine Tariffrage ist. Ich stimme ihm auch grundsätzlich darin bei, daß sich die Selbstkosten der Eisenbahn nicht berechnen lassen; dies kann doch aber nur insoweit gelten, als eine genaue Berechnung der Selbstkosten nicht möglich ist. Würde man davon ausgehen, daß auch eine ungefähre Berechnung der Selbstkosten ausgeschlossen ist, so würden die Tarife ein Würfelspiel oder ein Boxkampf der Interessenten sein. Ich habe den Eindruck, daß sie das letztere in viel zu hohem Maße sind, und zwar deswegen, weil die Reichsbahn sich — bei aller Anerkennung ihrer Betriebsberechnungen — noch viel zu wenig verkehrswissenschaftlicher Methoden bedient. Ein Tarif darf kein Pflaster auf irgend eine Wunde, sondern er muß eine organische Notwendigkeit sein.

Es ist nun der Reichsbahn ohne weiteres zuzugeben, daß der Staffeltarif nicht nur aus politischen, sondern auch aus Verkehrsgründen berechtigt ist; denn jede Eisenbahnbeförderung verlangt eine Zurverfügungstellung des Waggons und des Platzes zum Befrachten und Abladen, welche eine tote Last, also verkehrstechnisch unnützlich ist: diese Zurverfügungstellung des Waggons mit allem, was dazu gehört (Ein- und Ausrangieren, Säubern usw.), ist annähernd ebenso groß bei kurzen wie bei langen Transporten, wirkt sich also bei kurzen Transporten viel mehr aus. Aber gerade weil diese nutzlose Last bei der Aufstellung des Tarifes berücksichtigt werden darf und berücksichtigt wird, so muß auch derjenigen Fälle gedacht werden, in welchen sich diese Last stark abschwächt, und das sind die Transporte von und nach den Umschlagplätzen der Wasserstraßen; derartige Tarife sind also kein „Nachlassen", sondern eine verkehrstechnisch begründete und notwendige Maßnahme. Einmal handelt es sich fast durchweg um gleichartige Massengüter, welche die Eisenbahn von und nach dem Binnenhafen zu befördern hat: bei einer derartigen Massenbeförderung gleichartiger Güter kann die Eisenbahn ihren Betrieb viel rationeller einrichten als bei der Beförderung verschiedenartiger Güter, diese rationellere Beförderungsmöglichkeit wird auch durch Anwendung der Spezialtarife nicht voll ausgeglichen. Ferner bildet der Binnenumschlaghafen einen natürlichen Eisenbahnknotenpunkt, und der Verkehr von und nach einem solchen führt, wie Herr Dr. Spieß selbst, wenn auch in anderem Zusammenhange, hervorhebt, eine wesentliche Betriebsersparnis herbei; insbesondere bei einem doppelt gebrochenen Transporte gestattet die Beförderung von und nach dem Umschlagsplatz der Reichsbahn, ihre Betriebsmittel zu konzentrieren statt sie an kleinere Plätze zu verzetteln. Und endlich ein drittes, vielleicht das wichtigste: Die Umschlaghäfen verfügen über viel bessere Befrachtungs- und Abladegelegenheiten als der Durchschnitt der sonstigen Eisenbahnstationen, sodaß in ihnen die verkehrstechnisch nutzlose Zeit auf ein Mindestmaß verkürzt wird. Auch Herr Dr. Spieß wird nicht verkennen, daß es einen gewaltigen Unterschied macht, ob ein mit Kohlen beladener Wagen auf einer kleineren Station entleert oder ob in Duisburg Wagen auf Wagen in das Schiff gekippt wird.

Zu diesem Punkte auch ein Wort an die Binnenschiffahrt: Der Wert guter Lade- und Löscheinrichtungen für die Binnenschiffahrt — und ebenso gleichartiger für die Eisenbahn in den Umschlaghäfen — ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt von größter Bedeutung, ist ebenso wichtig wie Kanalbauten und Flußregulierungen. Ich habe als Laie und Außenstehender den Eindruck, als ob das Interesse an diesen Dingen in der letzten Zeit etwas in den Hintergrund getreten ist, als ob man sich insbesondere wenig mit der Konstruktion neuer Spezialeinrichtungen für den Massenumschlag, wie Kohlenkipper und Getreideelevatoren, befaßt hat. Vielleicht genügt der Hinweis auf diesen verkehrstechnisch äußerst wichtigen Punkt, um hier technischen Fortschritten den Weg zu bahnen.

Die horizontale Staffelung hat der Binnenschiffahrt nicht, wie Herr Dr. Spieß meint, genützt, sondern sie schwer geschädigt. Denn die verhältnismäßig niedrige Tarifierung der billigen Güter, welche an sich von der Binnenschiffahrt befördert werden, hat ihr viel mehr Güter entzogen, als ihr durch die hohen Tarife an wertvollen Gütern zugeführt worden sind.

Rationalisierung des Verkehrs, d. h. Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Verkehrsmittel nach Zweckmäßigkeitsgründen, muß der Leitgedanke der künftigen Verkehrsentwicklung sein: ihn muß auch die Reichsbahn annehmen. Es mag sein, daß, wie Herr Dr. Spieß hervorhebt, der Kohlentarif 6 U dem orthodoxen Eisenbahner mit preußisch-hessischer Tradition schon als Knochenerweichung erscheint; dies beweist aber nicht sein übermäßiges Entgegenkommen, sondern die geringe verkehrswissenschaftliche Durchbildung mancher Reichsbahnbeamter. Es ist auch nicht zutreffend, daß die früheren sächsischen und badischen Staatsbahnverwaltungen ihre Wasserumschlagtarife lediglich aus partikularistischen Gründen geschaffen haben; sie haben vielmehr erkannt, daß sie am besten gedeihen durch eine Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrt und daß diese Zusammenarbeit nicht gefördert wird durch einseitige diktatorische und Machtpolitik.

Herr Dr. Spieß hat durchaus recht mit seiner Auffassung, daß die Transporte über weitere Strecken für die Reichsbahn grundsätzlich die gewinnbringenderen sind. Aber er vergißt dabei, daß, wenn die Reichsbahn voll ausgelastet ist — ein Zustand, der durchaus in einer nahen Zukunft möglich ist und mit dem die Reichsbahn jedenfalls rechnen muß —, er dann die Transporte der billigen Tarifklassen nicht wieder los wird, wenn sie ihm die Binnenschiffahrt nicht abnehmen kann; was heute nach dem eigenen Zugeständnis des Herrn Dr. Spieß von Steintransporten gilt, kann in nicht allzu langer Zeit für Kies, Holz, Torf, Braun- und Steinkohlen gelten. Die Reichsbahn muß in jeder Weise den Verkehr anregen und fördern, dann sich aber auch auf die höherwertigen und gewinnbringenderen Transporte konzentrieren, die anderen dagegen der Binnenschiffahrt überlassen; dadurch dient sie dem Gesamtverkehr, dadurch holt sie aber auch — auf lange Sicht betrachtet —, aus ihrem eigenen Betriebe die größtmögliche Rente heraus.

Eine derartige großzügige Verkehrspolitik hat werbende, schöpferische Kraft und wird der Reichsbahn auch in sozialpolitischer Beziehung zugute kommen. Die Ansicht des Herrn Dr. Spieß, daß tarifarische Vergünstigungen für die Binnenschiffahrt bei den Beamten der Reichsbahn Mißstimmung hervorrufen würden, kann nur für die Eisenbahnbürokraten gelten, die Masse der Beamten ist wie jede Masse für großzügige und schöpferische Gedanken, wie es der Verkehrsgedanke ist, begeisterungsfähig; gerade diese werbende Kraft vermißt sie an der jetzigen Reichsbahnpolitik und sieht infolgedessen nicht die Schwierigkeiten, sondern nur die Mißerfolge des jetzigen auf betriebstechnischen Erwägungen beruhenden Systems. Diese werbende Kraft würde auch den Widerspruch gegen die Leistungszulagen, welche an Beamte in hervorragenden Stellungen gegeben werden, zum Schweigen bringen, oder wenigstens mildern; denn nichts gewinnt die Seelen der Menschen so leicht wie ein Gedanke, der so klar ist, daß er von dem Einfältigsten begriffen wird, und so unerschöpflich, daß er von den Klügsten nicht ergründet werden kann, ein Gedanke, wel-

der auch den durch Schaffung des Reichsverkehrsministeriums bekundeten Willen der Staatsgewalt zum Ausdruck bringt.

Daß man die sozialen Auswirkungen des Verkehrsgedankens durchaus optimistisch beurteilen darf, lehrt der Blick auf die deutsche Privatwirtschaft. Erfreulicherweise hat das Ansteigen der Arbeitslosenziffer auf fast zwei Millionen und der Zahl der Kurzarbeiter weit über diese Zahl hinaus keine sozialen Unruhen gebracht: die Arbeiterschaft hat sich auch damit abgefunden, daß zunächst die Steuern ermäßigt werden und die Unternehmen rentabel gemacht werden. „Rationalisierung der Wirtschaft" heißt das Losungswort, welches uns diese Gefahrzone überwinden läßt. Und da soll das Wort von der Rationalisierung des Verkehrs bedeutungslos sein? Die Reichsbahn darf nie vergessen, daß sie ihren Personalbestand binnen kurzer Zeit um fast 400 000 Köpfe verringert hat und daß sie leicht in die Lage kommen kann, ihren jetzigen Bestand von 730 000 Mann vorübergehend weiter zu verkleinern.

Die Verknüpfung der Verkehrspolitik mit der Sozialpolitik und ebenso mit der Kulturpolitik ist wirklich nicht so künstlich und locker, wie Herr Dr. Spieß meint, sofern man nur das Problem in seiner ganzen Tiefe erfaßt. Nebenbei bemerkt: Wenn Herr Dr. Spieß zum Beweis gegen das bodenständige Schiffergewerbe auf das kapitalistische Kohlenkontor verweist, so weiß er ja ebenso gut wie ich, daß das Kohlenkontor wie auch alle anderen größeren Unternehmungen der Binnenschiffahrt erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit aus bescheidenen Anfängen des alteingesessenen Schiffertums entstanden ist.

Seine werbende Kraft wird der Verkehrsgedanke aber auch international erweisen, und zwar gerade an dem für die Reichsbahn so folgereichen Dawes-Abkommen. Ich verkenne nicht, daß die Reichsbahn in internationalen Verhandlungen hier und da versucht, die einer gesunden internationalen Verkehrspolitik entgegenstehenden Widerstände zu beseitigen und das europäische Verkehrsnetz zu vereinheitlichen; aber diese Versuche waren schwächlich, weil ihnen die wissenschaftliche Erkenntnis wie die Stoßkraft fehlte, und im allgemeinen nicht von Erfolg gekrönt. Diese Versuche systematisch zu erweitern und zu verstärken, ist eine der wichtigsten Aufgaben der Reichsbahn. Und es gibt ein zwingendes Argument, das man sich nicht entgehen lassen darf: Der Verkehrsgedanke ermöglicht die Erfüllung des Dawes-Abkommens. In einer größeren Abhandlung, die im Juni 1923, kurz nach dem Ruhreinbruch, in einer der angesehensten und gelesensten amerikanischen Zeitschriften erschien, habe ich mich zu der Anschauung bekannt, daß aus den Verkehrsunternehmungen des europäischen Kontinents die Zinsen der gesamten Kriegsschulden an Großbritannien und die Vereinigten Staaten herausgewirtschaftet werden können. Zu dieser Ansicht bekenne ich mich noch heute. Ich habe Grund zu der Annahme, daß diese Abhandlung nicht ohne Einfluß auf den Plan gewesen ist, die deutsche Reichseisenbahn zur Erfüllung der Reparationsverpflichtungen heranzuziehen. Aber freilich hat diese Erfüllungsmöglichkeit eine sehr gewichtige Voraussetzung, der auch der größte Teil der Abhandlung gewidmet war: Der Verkehrsgedanke muß auf dem Kontinent Gemeingut werden, das Eisenbahnwesen, das Wasserstraßennetz der einzelnen Staaten muß einander angeglichen, die Verkehrsmittel in Fühlung miteinander gebracht werden und endlich müssen die großen Verkehrshindernisse ausgeräumt werden; die Zollabfertigung muß durch Vereinheitlichung der Zollsysteme beschleunigt, das Paßwesen muß vereinfacht, die gesundheitspolizeilichen Bestimmungen für Menschen und Tiere müssen einander angeglichen werden usw. Während das Auswärtige Amt diese Abhandlung sehr beachtete, fiel sie im Verkehrsministerium, zu dem damals noch die Eisenbahnverwaltung gehörte, auf steinigen Boden, und zwar lediglich aus dem formalen Grunde, weil, wie mir der Adlatus des damaligen Ministers und jetzigen Generaldirektors der Reichsbahn bestätigte, in dem größten aller Ministerien kein Bearbeiter für eine reine, abstrakte Verkehrsfrage „zuständig" war. So brachte sich die Verkehrsverwaltung selbst um die Möglichkeit, vor Annahme des Dawes-Abkommens internationale Verkehrsnotwendigkeiten durchzusetzen, welche für niemanden wichtiger waren als für das im Herzen Europas gelegene Deutschland. Aber eine derartige Gelegenheit wird voraussichtlich im Laufe der Jahre wiederkehren, und sie wird hoffentlich die Reichsbahn mehr von dem Verkehrsgedanken durchdrungen finden als vor zwei Jahren. Der Verkehrsgedanke wird sich auch international durchsetzen, weil er sich durchsetzen muß.

Ich teile durchaus die Auffassung des Herrn Dr. Spieß, daß nur Arbeit Deutschland wieder hochführen kann. Aber diese Arbeit darf nicht nur die mechanische Arbeit sein, wie sie auch die Ameise und das Zugtier, die Dampfmaschine und der Dieselmotor verrichtet, sondern die vom Geiste der Erkenntnis getragene *fruchtbare* Arbeit, welche das Unwesentliche bei Seite läßt und ihre Kraft auf das Entscheidende konzentriert. Diese Arbeit, welche fruchtbringend ist und allein uns zum Ziele führt, müssen wir erkennen, auch wenn sie von hergebrachten Ueberlieferungen abweicht.

Die künftige Entwicklung der Güterstaffeltarife der Reichsbahngesellschaft und die deutsche Wirtschaft

Von Direktor Tillich, Mülheim-Ruhr.

Die Frage, in welcher Richtung die Reichsbahn ihre jetzigen Gütertarife weiter ausbauen wird, beschäftigt seit einigen Monaten zunehmend die Interessentenkreise. Wie die Reichsbahn verlauten läßt, ist sie damit beschäftigt, das gegenwärtige Tarifsystem zu prüfen und das Prüfungsergebnis soll im Laufe dieses Jahres der Oeffentlichkeit bekannt gegeben werden. In welcher Richtung im einzelnen das jetzige System weiter entwickelt wird, heute bereits zu erörtern, dürfte müßig sein. Nur in großen Zügen läßt sich darüber sprechen.

Daß die **Reichsbahn das jetzt geltende Staffeltarifsystem aufgeben** könnte, kann als **ausgeschlossen** betrachtet werden. Nicht nur ist das jetzige System zu jung, als daß der heutige Kurs ohne Schaden für viele geändert werden könnte, das Staffeltarifsystem hat sich auch zu viele Freunde erworben, als daß irgend jemand ernstlich mit einer Abkehr von seinen Grundsätzen rechnen kann.

Zunächst ist es ausgeschlossen, daß die *deutschen Seehäfen* eine Aenderung des Staffelsystems wünschen könnten. Die Vorteile, welche ihnen die Staffeltarife gebracht haben, sind so groß und in die Augen springend, daß es hieße, Eulen nach Athen tragen, wollte man sich darüber eingehend verbreiten. Dieses System mit seinen niedrigen Frachten auf sehr weite Entfernungen ist für die deutschen Seehäfen, für die Einfuhr und die Ausfuhr von Rohstoffen und von Fertigerzeugnissen, für die gesamte Ent-

wicklung des Verkehrs ein Belebungselement allerersten Ranges. Auf dem jetzigen Staffelsystem hat die Reichsbahn so viele Ausnahmetarife, Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchgangstarife, aufgebaut, welche allgemein der Seeschiffahrt von und nach den deutschen Seehäfen und dem Umschlagverkehr in den deutschen Seehäfen eine solche Steigerung der Verkehrsziffern gebracht haben, daß wohl an einen **Ausbau** und eine **Verfeinerung** dieses Systems durch eine **Vermehrung der jetzigen 6 Klassen für Wagenladungen A—F**, nicht aber an seine Abschaffung gedacht werden kann.

Innerhalb Deutschlands ist die Ueberbrückung weiter Entfernungen, die Verbindung des Ostens mit seiner Landwirtschaft und des Westens mit seinen industriereichen Gebieten und des Südens mit seiner Verfeinerungsindustrie u. s. w. durch das Staffeltarifsystem in einem Maße erfolgt, daß sich daraufhin neue Verbindungen, neue Handelsbeziehungen geknüpft haben. Wenn heute auf Eisenbahnentfernungen von 6—700 km, beispielsweise beim Kohlentarif, ein Mehr von 50 km nur 10 bis 20 Pf. für die Tonne mehr Fracht ausmacht, so ergeben sich dadurch direkte Versandmöglichkeiten auf der Eisenbahn auf Entfernungen, von denen in der Vorkriegszeit gar nicht oder kaum die Rede sein konnte. Das Staffeltarifwesen hat gewaltige Standortverschiebungen hervorgerufen.

Süddeutschland ist einer der Hauptträger und Verfechter des Staffeltarifgedankens gewesen. Süddeutschland und in Süddeutschland besonders Bayern, sind es gewesen, welche bei der Verreichlichung der Landeseisenbahnen das heutige stark ausgebaute, auf weite Entfernungen überaus billige Staffelsystem verlangt und durchgesetzt haben. In Süddeutschland ist auch heute das Interesse an dem Staffeltarifsystem so lebhaft, daß jede Aenderung des Systems zu Ungunsten der weiten Entfernungen auf lebhaften Widerspruch stoßen würde. Gewiß ist auch dem süddeutschen Rohstoffbezieher und Erzeuger von Fertigfabrikaten der Umstand nicht fremd geblieben, daß, ebenso wie er durch den Staffeltarif auf weite Entfernungen seine Rohstoffe billig auf dem direkten Bahnwege erhält und seine Fabrikate auf weite Entfernungen zu billigen Eisenbahnfrachten, z. B. nach Berlin, absetzt, auch umgekehrt Berlin zu gleich billigen Frachten nach Süddeutschland liefern und ihm in seinem nächstgelegenen Absatzgebiet einen früher nicht gekannten Wettbewerb machen kann. Aber die Wirtschaftskreise von Süddeutschland sehen auf jeden Fall den bei weitem größeren Vorteil in den heutigen billigen Frachten auf die weiten Entfernungen und verteidigen das Staffeltarifsystem nachdrücklich. Die süddeutschen Regierungen, welche die Paten dieses Staffeltarifsystems gewesen sind, Bayern an der Spitze, vertreten in wohlverstandenem Interesse ihrer Bevölkerung diesen Standpunkt wie seit Jahren, so auch heute. **An diesem lebhaften sich gleich gebliebenen Interesse der süddeutschen Länder für das Staffeltarifsystem zu zweifeln, muß mit allem Nachdruck und ganz entschieden als abwegig bezeichnet werden.** Gegenteilige Behauptungen, die seit kurzem in Umlauf sind, ändern nichts an dieser Sachlage, und ausdrücklich sei hiermit die Warnung ausgesprochen, diese Sachlage als nicht vorhanden annehmen, sie übersehen, oder durch gegenteilige Erklärungen beeinflussen oder korrigieren zu wollen!*)

Was wäre im übrigen gewonnen, wenn die öffentliche Meinung in Süddeutschland so weit beeinflußt oder zersplittert werden könnte, daß sich ein nennenswerter und einflußreicher Teil von dem Staffeltarifsystem abwenden und die Wiederherstellung des früheren Tarifsystems verlangen wollte? Der frühere Rohstofftarif hatte 2 Staffelstufen:

	1—350 km	2,2 Pfg.	für 1 tkm
anstoßend ab	351 km	1,4 Pfg.	„ 1 tkm

Abfertigungsgebühr Mk. 0,70 die Tonne.

Die erste Stufe des heutigen Staffeltarifsystems liegt beispielsweise bei Kohle auch bei 350 km. Es folgen aber dann 5 stark abfallende Staffelstufen. Der Kohlentarif (Ausnahmetarif 6) hat folgende Struktur:

	1—350 km	3,0 Pfg.	für 1 tkm
anstoßend	351—400 km	1,1 Pfg.	„ 1 tkm
„	401—500 km	0,7 Pfg.	„ 1 tkm
„	501—600 km	0,3 Pfg.	„ 1 tkm
„	601—704 km	0,2 Pfg.	„ 1 tkm
„ ab	705 km	1,4 Pfg.	„ 1 tkm

Abfertigungsgebühr Mk. 1,10 die Tonne.

Der gesamte Eisenbahngüterverkehr in Deutschland bewegt sich laut statistischer Feststellung mit 85 v. H. innerhalb 350 km Entfernung. Was bedeutet das? Es bedeutet, daß die starke Staffelung nur 15 v. H. des gesamten Eisenbahnverkehrs betrifft. Was folgt daraus? Daß eine Aenderung des jetzigen Staffeltarifsystems, eine „Anhebung“ der jetzigen Staffel, d. h. eine Erhöhung der zweiten, dritten, vierten und fünften Staffelstufe sich nur auf 15. v. H. des gesamten deutschen Eisenbahngüterverkehrs auswirken und der Bahn nur von diesen 15 v. H. Mehreinnahmen bringen würde, also nur Beträge, welche prozentual eine Lappalie darstellen würden gegenüber den Summen, die die Eisenbahn auf die 85 v. H. innerhalb der ersten Stufe bis 350 km einnimmt. Es ergibt sich daraus die Aussichtslosigkeit, daß die Eisenbahn durch eine Erhöhung der Frachten über 350 km Mehrbeträge gewinnen könnte, die genügen würden, um damit die Tarife innerhalb der ersten Stufe von 350 km in einem nennenswerten, der deutschen Wirtschaft helfenden Maße herabzusetzen. Eine Aufbiegung der Staffel würde also lediglich die bedauerliche Wirkung haben, die jetzigen auf Grund des Staffeltarifsystems entstandenen Verkehrsbeziehungen auf größere Entfernungen zu erdrosseln, ohne dabei zu erreichen, daß die wirklich notwendige Ermäßigung der Frachten auf nahe Entfernungen vorgenommen werden könnte. **Also Schaden und Vernichtung neuentstandener Handels- und Verkehrsbeziehungen** auf der einen Seite ohne Nutzen auf der anderen Seite.

Das Kohlenkontor Weyhenmeyer & Co., dem bekanntlich der Absatz der Ruhrkohle rheinaufwärts zu Bahn und zu Schiff obliegt, steht in den Kämpfen der jetzigen Staffeltarife, was Kohle betrifft, an vorgeschobener Stelle. Es verteidigt im Belange seiner süddeutschen Abnehmer seit jeher, so auch heute, den Staffeltarif, weil er für sein süddeutsches Absatzgebiet ein Vorteil ist, ein Vorteil, der nicht minder den süddeutschen Beziehern von Oberschlesien usw. zugute kommt! Die süddeutschen Kohlenverbraucher haben ein vitales Interesse daran, daß die Kohle auf dem direkten Bahnwege billig nach Süddeutschland befördert wird.

Der hauptsächlich geschädigte Wirtschaftszweig bei dem heutigen Staffeltarifsystem ist die deutsche Binnenschiffahrt. Sie leidet in einem ganz außerordentlichen Maße unter dem Staffeltarifsystem. Ihr werden gerade auf dem Gebiet, wo sie der gegebene Verkehrsträger ist, auf die weiten Entfernungen, Güter durch die Eisenbahn weggenommen, die sie früher gefahren hat. Die Hauptleidtragenden sind: der Rhein mit dem Main, Oder, Elbe, Märkische Wasserstraßen, die Kanäle. Welche Kämpfe gerade am Rhein (Main) mit der Eisenbahn wegen der Tariffragen geführt werden, ist bekannt.

*) Meine persönlichen Erkundigungen bei dem Bayerischen Industriellen-Verband, der sich in der großen Kundgebung vom 3. Juli 1925 in Nürnberg entschieden auf den Boden der Staffeltarife stellte, haben mir bestätigt, daß dieser bayerische Standpunkt unverrückt der gleiche geblieben ist.

Die Binnenschiffahrt ist ein ebenbürtiger Verkehrszweig, den Handel und Wandel nicht entbehren können und wollen, und der niemals auf die Dauer durch den direkten Eisenbahnversand ersetzt werden kann, ohne daß sich ein solcher Versuch auf die Dauer rächt.

Für die Binnenschiffahrt wäre die einfachste Lösung natürlich die Aufhebung der Staffeltarife. — Aber die Binnenschiffahrt des Rheins ist bis heute in Sachen des Staffeltarifsystems Hand in Hand mit dem Kohlenkontor Mülheim-Ruhr gegangen, sie hat in der Erkenntnis, daß die Staffeltarife der Wunsch und der Vorteil Süddeutschlands sind, nicht die Wiederbeseitigung der Staffeltarife, sondern nur Ausgleichstarife verlangt, welche es ihr ermöglichen, neben der Eisenbahn so weiter bestehen zu können, wie es in der Vorkriegszeit der Fall war. In dieser Auffassung hat die Binnenschiffahrt am Rhein und Main bisher in lückenloser Front gestanden mit dem Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Bergbau (Steinkohle und Braunkohle), mit den süddeutschen Regierungen und den süddeutschen Wirtschaftsvertretungen, Handel und Industrie, und unter Billigung und Zustimmung der süddeutschen Landwirtschaft. Der Binnenschiffahrt haben bei der, wie gesagt werden darf, großzügigen Auffassung, in der sie das Staffelsystem an sich nicht bekämpfte, die Sympathien des **Herrn Reichsverkehrsministers** zur Seite gestanden, welcher die maßvolle Forderung der Binnenschiffahrt, lediglich Korrelate für die schädliche Verschiebung zu erhalten, die die Staffeltarife für sie gebracht haben, mit Nachdruck unterstützt. Diese gemeinsame und stattliche Front ist in den 4 Jahren des Kampfes nicht gestört worden, sie hat sich bewährt. Bei dem ersten Erfolge, den Kohlenkontor und Binnenschiffahrt mit dem nun seit Juni 1924 geltenden Kohlenumschlagtarif 6u in ihrem hartnäckigen Ringen mit der Reichsbahn für die Rhein—Mainschiffahrt erlangt haben, war diese lückenlose Front ein wesentlicher Faktor zum Erfolge. Auch heute darf diese Front nicht gestört werden. Derartige Absichten sind ebenso aussichtslos wie schädlich. Die Binnenschiffahrt stände bald allein auf weiter Flur, wollte sie sich von ihren Bundesgenossen in diesem Tarifkampfe trennen. In der süddeutschen Industrie gibt es kaum einen, jedenfalls keinen namhaften Gegner des Staffeltarifsystems, auf dessen Unterstützung die Binnenschiffahrt etwa rechnen könnte, wenn sie sich tatsächlich auf einen Kampf gegen die Staffeltarife selbst einstellen wollte, statt wie bisher nur den Ausgleich für die Auswirkungen der Staffeltarife zu fordern.

Hat die Einigkeit schon zu lange gedauert? Bisher hat die Rhein- (Main) Schiffahrt nur einen Teilerfolg für die Kohle gehabt, keinen einzigen für andere Güter. Soll das, was bisher geschlossen nicht erreicht wurde, leichter zu erreichen sein, wenn die bisherige Front sich auflöst? — Deutsche Art —.

Nach dem Grundsatz „Divide et impera" handelte der Römer. Wandelt die Deutsche Reichsbahngesellschaft z. Zt. auf gleichen Wegen? Es wird in interessierten Kreisen nicht unbekannt bleiben, daß die Reichsbahn mit der Braunkohle des Westens und Mitteldeutschlands besonders verhandelt wegen besonderer Tarife, die ihr Vorteile gegenüber der Steinkohle bringen sollen. Ein Pflaster auf den Küstentarif der Steinkohle.

Wann und in welcher Weise wird die Reichsbahn die Wünsche **auf Tarifermäßigungen für nahe Entfernungen** erfüllen können? Meines Erachtens erst dann, wenn sie einmal allgemein Tarifermäßigungen vornehmen wird. Und wie wird solche Tarifermäßigung aussehen? Sie wird darin bestehen, daß die Eisenbahn die Frachten der ersten Stufe ermäßigt, aber die Staffeln der weiteren Entfernungen bestehen läßt. Diese mittelbare Abschwächung des Staffelsystems bietet die Aussicht, daß die Reichsbahn nicht nur die Freunde des heutigen Staffelsystems auf ihrer Seite behält, sondern auch seine Gegner damit versöhnt, indem sie auf nahe Entfernungen die wahrlich dringend nötigen Frachtermäßigungen gibt.

Die Kreise, welche unter den heutigen hohen Frachten auf nahe Entfernungen ungemein schwer leiden müssen, sind in erheblichem Umfange im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk zu finden, welcher bei nur 1,4 v. H. Fläche des heutigen deutschen Reichsgebiets 30 v. H. des deutschen Eisenbahngüterverkehrs umfaßt. Innerhalb dieses Gebietes findet ein ungeheurer Nahverkehr statt, von Werk zu Werk, von Industrieplatz zu Industrieplatz, zwischen Land und Stadt, von den Kohlenzechen und den Hüttenwerken nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen und umgekehrt. Es wäre wahrlich zu wünschen, daß **diese wertvollsten Wirtschaftsgebiete Preußens und Deutschlands** recht bald eine durchgreifende wirtschaftliche Erleichterung, eine Verbilligung der Eisenbahnfrachten erführen, die aber, wie oben auseinander gesetzt, nicht zu erzielen ist mit den im Falle geringfügigen Mehreinnahmen aus Frachterhöhungen auf die weiten Entfernungen der 2., 3., 4. und 5. Staffelstufen.

Es sollte das Bestreben aller politischen und Wirtschaftskreise sein, der Reichsbahn dabei zu helfen, daß sie von finanziellen Lasten befreit wird, die sie daran hindern, ihre wirtschaftlichen Aufgaben durch Erstellung zeitgemäßer Frachten im Inland zu erfüllen. Und sie selbst sollte noch mehr die durchaus notwendige Hebung ihres Verkehrs und Wagenumlaufs durch Frachtverbilligungen im Inland suchen, anstatt einen größeren Verkehr durch Wettbewerbstarife erzwingen zu wollen, die z. T. fabelhaft niedrige Sätze enthalten und der deutschen Industrie Schaden bringen. Auch der Reichsbahn wird es schon zu denken gegeben haben, daß diejenigen Industriezweige die geringste Arbeitslosigkeit und die geringsten Betriebseinschränkungen aufweisen, deren Löhne am wenigsten gegenüber der Vorkriegszeit gestiegen sind. Die größten Einschränkungen herrschen in den Industrien, bei denen die Indexziffern der Löhne am meisten gestiegen sind!

Ob die Entlastung der Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Wege geschieht, daß ihr der ungeheure Pensionsetat abgenommen wird, welcher sie ohne ihre Schuld belastet, oder auf einem anderen Wege, soll an dieser Stelle nur gestreift werden. Dieser Pensionsetat resultiert aus den Vorgängen Ende 1918, als die Staatseisenbahnen aus politischen Gründen bei Auflösung der deutschen Front durch die riesige Aufnahme von Mannschaften in ihren Betrieb dem Gemeinwohl dienten. Jedenfalls muß etwas geschehen, damit die Reichsbahn gegenüber ihren monopolistischen Rechten im Verkehr auch die Pflichten erfüllen kann, die ihr dadurch obliegen. Es ist nicht angängig, daß die Reichsbahn jeden Tarifwunsch, der z. B. von der Binnenschiffahrt kommt, von dem Standpunkt aus beurteilt, daß sie selbst zu geringen Verkehr habe, ergo alle Wünsche dieser Verkehrskonkurrenz bekämpfen müsse. Wie sie sich dadurch selbst schadet und wie sie selbst mittelbar dadurch dazu beiträgt, daß fremde **außerdeutsche Verkehrsunternehmungen** ihr auf die Dauer unmittelbar schaden, muß sie einsehen. Wegen ihrer finanziellen Lasten und Schwierigkeiten glaubt sie, nur auf Gewinne von heute und morgen hin disponieren und Entschlüsse fassen zu können. Diese Entschlüsse fallen fast stets negativ aus, weil ihr ein garantierender Verkehrszuwachs natürlich nicht in Aussicht gestellt werden kann.

Das sehen wir beispielsweise bei dem Verkehr von den oberrheinischen Umschlagplätzen Mannheim, Karlsruhe und Kehl nach der **Schweiz.** Hier will die Eisenbahn nicht einsehen, daß sie das gleiche Interesse wie die Rheinschiffahrt hat, die Frachten

von diesen Umschlagplätzen nach Basel zu ermäßigen. Der Erfolg davon ist zwangsläufig ein starker Zwang und Anreiz für die Verkehrsinteressenten, Auswege zu suchen und zunächst mit allen Mitteln die Schiffsverfrachtung auf dem Rhein bis nach Basel auszudehnen und im Behinderungsfalle durch Niedrigwasser den Umschlag nicht in Kehl, sondern in Straßburg vorzunehmen. Die badischen Großhäfen Mannheim, Karlsruhe und Kehl wurden ehemals von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, bezw. von der badischen Regierung durch eine vorsorgliche Tarifpolitik zu den bedeutenden Güter- und Kohlenumschlagplätzen entwickelt, die sie — leider muß man sagen — gewesen sind.

Die Häfen Frankfurt, Mainz, Aschaffenburg und alle anderen Mainhäfen sind ebenso unter den jetzigen Verhältnissen dem Rückgang ihres Verkehrs verfallen.

Wenn wir zum Schluß die Staffeltariffrage von einem Gesichtskreis aus betrachten, der über die Belange der Interessenten hinausgeht, so ist zu beachten, wie sehr die Staffeltarife einer ungesunden Anhäufung von Industrie und Industriearbeitern an wenigen Stellen des Landes entgegenwirken sowie zu ihrer Verteilung auf verschiedene Landesteile beitragen können und wie sie damit in weitgehendem Maße dem allgemeinen Volkswohl dienen.

Meine Ausführungen möchte ich dahin zusammenfassen, daß das Staffeltarifsystem bleiben und auf weite Sicht die Grundlage des deutschen Güterverkehrs sein wird. Auf diesen realen Boden sollten sich alle Verkehrsinteressenten ohne Einschränkung stellen. Ebenso wie beispielsweise die **rheinisch-westfälische Industrie** diesen Standpunkt trotz ihrer dringenden Forderung auf Frachtermäßigung für nahe Entfernungen anerkennt, muß das auch **die deutsche Binnenschiffahrt** ohne Vorbehalt tun. Der Eisenbahn aber muß immer wieder vor Augen geführt werden, daß es keine leeren Worte sind: „Eisenbahn und Binnenschiffahrt müssen Hand in Hand gehen", sondern daß, wie es z. B. bei den oberrheinischen Umschlagtarifen für Kohlen vor dem Krieg der Fall war, die Hebung und Unterstützung der Binnenschiffahrt keine Schädigung, sondern eine Mehrung des Eisenbahnverkehrs hervorgerufen haben. Die Eisenbahn möge sodann berücksichtigen, daß bei der allem sonstigen Güterverkehr weit überlegenen Bedeutung, die **die Kohlenbeförderung** für das ganze Eisenbahnwesen hat, die Interessen und Wünsche des Kohlenbergbaues mit der Aufmerksamkeit angehört und behandelt werden müssen, wie sie der Kaufmann seinen besten Kunden gegenüber anwendet. Und wenn der **Kohlenbergbau, dieser vornehmste und größte Kunde der Eisenbahn**, ebenso wie die Binnenschiffahrt, der große Zubringer und Abnehmer von Gütern der Eisenbahn, wie jetzt, schwere Wirtschaftskrisen durchmacht, so sollte die Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft sich freiwillig und freundwillig mit diesen beiden großen Kunden zusammensetzen und gemeinsam die erforderlichen Hilfsmaßnahmen beraten; das Wohl von Kohlenbergbau und Binnenschiffahrt ist unzertrennlich mit ihrem eigenen Wohlergehen verbunden.

Die Rhein- (Main-) Schiffahrt war für den westlichen Steinkohlen- und Braunkohlenbergbau der Pionier, der den Absatz vortrug, sie wird es in der neueinsetzenden Wiederausbreitung des Absatzfeldes wiederum sein müssen.

Wenn die Eisenbahn schließlich ihre eigene technische Entwicklung in Betracht zieht, bei der sie die Güterzüge, insonderheit die Kohlenzüge, in einem Tempo fährt, welches nur etwa zwei Drittel der Zeit beansprucht wie vor dem Kriege, so sollten ihre Bedenken gegen eine bessere und freundlichere Behandlung der Binnenschiffahrt, die langsamer als vor dem Kriege fährt, zu einem Nichts zusammenschrumpfen. Die Eisenbahn sollte als der große Bruder freimütig der Binnenschiffahrt als der kleinen Schwester hilfreich die Hand reichen. Sie wird sich dadurch nicht schaden, sondern sich dadurch Nutzen schaffen.

Verkehr bringt Verkehr!

Der Völkerrechtsgedanke im internationalen Binnenschiffahrtsrecht

Von Ministerialrat Oppermann
im Reichsverkehrsministerium, Berlin.

Wer die Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes seit dem Vertrag von Versailles näher betrachtet, dem werden sofort zwei Erscheinungen besonders auffallen: auf der einen Seite ein zielbewußtes und willensstarkes Vorgehen gewisser Staaten, ihre mit den Binnenschiffahrtsvorschriften des V. v. V. (Teil XII) bewußt erstrebten, aber bisher nur zum Teil erreichten politischen Ziele Schritt für Schritt weiter zu fördern, auszubauen und für alle Zeiten zu festigen; auf der anderen Seite gegenüber dieser politischen Planmäßigkeit das Fehlen jeglichen vernünftigen fachlichen Zieles, ein Mangel an überlegener sachkundiger Führerschaft, verbunden mit einer beinahe krankhaften Abneigung gegen eine systematische, wissenschaftliche Durcharbeitung des vorhandenen Stoffes. Die Gründe für diese beiden Erscheinungen sind leicht erklärlich. Die erwähnten politischen Bestrebungen sind die natürlichen Nachwirkungen der noch immer nicht behobenen Kriegs- und Siegerpsychose, die da glaubt, mit den heimatlichen Einrichtungen möglichst die ganze Welt beglücken und dem heimischen als dem selbstverständlich vollkommensten und besten Recht die Wege zu seinem Siegeszug durch die Welt ebnen zu müssen. Die mangelnde fachliche Initiative aber und die geringe Neigung wissenschaftlicher Durchforschung des Stoffes, die der internationalen Bearbeitung anderer Verkehrsgebiete wie z. B. der Seeschiffahrt und selbst der noch jungen Luftfahrt fremd ist und deshalb den aufmerksamen Beobachter besonders unerfreulich berührt, folgt naturnotwendig daraus, daß dem Deutschen Reich als demjenigen Staat, der im Kreise der beteiligten Völker wohl allein nach Art und Umfang seines Binnenschiffahrtsverkehrs über eine vielseitige Erfahrung verfügt, nach dem V. v. V. in keiner Weise der sachliche Einfluß bei der Neugestaltung der internationalen Normen zugestanden worden ist, der ihm im Interesse der gesamten internationalen Binnenschiffahrt von vornherein hätte eingeräumt werden sollen.

Unter diesen Verhältnissen hat naturgemäß die Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes Schaden gelitten. Zwar entbehrte auch das (wenige) internationale Binnenschiffahrtsrecht der Vorkriegszeit wohldurchdachter Systematik — selbst die in der Praxis so bewährte Rheinschiffahrtsakte von 1868 ist kein nach einheitlichen Gesichtspunkten folgerichtig durchgearbeitetes großzügiges Vertrags-

werk, sondern nur eine Sammlung aneinandergereihter völkerrechtlicher Verpflichtungen —, jedoch genügte dieses Vorkriegsrecht im allgemeinen deshalb den Bedürfnissen der Praxis und erfüllte damit trotz aller Uneinheitlichkeit seinen Zweck, weil es mit dem festbegrenzten Ziel, nur die in der Praxis aufgetauchten Schwierigkeiten zu beseitigen, aufgebaut wurde und als das Ergebnis des Interessenausgleichs unmittelbar beteiligter Staaten zustande kam, die, wenn auch machtpolitisch verschieden stark, so doch auf dem Fuße völliger Gleichberechtigung miteinander verhandelten. Wie ganz anders stellt sich demgegenüber das heutige internationale Binnenschiffahrtsrecht dar! Seine Grundlage bildet nicht jener Geist der Objektivität und der Gleichberechtigung der Vorkriegszeit, jenes Streben nach gerechtem Ausgleich vorhandener Interessengegensätze und nach vernünftiger Behebung der in der Praxis hervorgetretenen Schwierigkeiten, sondern es geht aus von dem V. v. V., also von jenem ganz einseitig zu Lasten Deutschlands orientierten politischen Machtinstrument. Die Befriedigung praktischer Bedürfnisse ist ihm nicht das Entscheidende, sondern das Durchsetzen politischer Ziele mit Hilfe von Mehrheitsbeschlüssen — nicht etwa gleichmäßig sachkundiger, sondern lediglich gleichmäßig politisch eingestellter Staaten — und durch das Ausschalten des vermeintlichen Gegners durch im voraus festgelegte Blankobeitrittsverpflichtung zu den verschiedensten internationalen Verkehrsabkommen. Es liegt auf der Hand, daß auf diesem Boden die zarte Pflanze des internationlen Binnenschiffahrtsrechtes nicht gedeihen kann und daß sich das neue internationale Binnenschiffahrtsrecht, wenn mit ihm weiterhin so wie bisher umgesprungen wird, zu einem Zerrbilde dessen entwickeln muß, was man bisher im Verkehr der Völker untereinander als Völker r e c h t zu bezeichnen pflegte. Gerade in diesen Blättern, die für ruhige, gediegene Sacharbeit bestimmt sind, muß es einmal mit aller Deutlichkeit ausgesprochen werden: es ist nicht angängig, den internationalen Aufbau binnenschiffahrtsrechtlicher Normen mit der „hohen Politik" zu verquicken. Die Binnenschiffahrt wünscht keine politisch gefärbten Normen, sondern praktisch brauchbare, verkehrstechnisch und wirtschaftlich vernünftige internationale Abmachungen. Rein sachlich betrachtet — also unter bewußter Ausschaltung aller politischen Gesichtspunkte — wird man mit Recht sagen müssen und damit bei der objektiv denkenden internationalen Binnenschiffahrtswelt wohl ohne Zweifel volles Verständnis finden —, daß es für die Allgemeinheit abträglich ist, wenn beim Vereinbaren internationaler Binnenschiffahrtsnormen das Gewicht der Stimme sich unter den beteiligten Staaten nach ihrer politischen Machtvollkommenheit ohne Rücksicht darauf, ob sie eigene Binnenschiffahrt haben oder nicht, verteilt, anstatt daß man freiwillig denjenigen Staaten den meisten Einfluß sichert, die über die größten praktischen Erfahrungen verfügen. Mit scharfem Verstand und guter Logik allein lassen sich praktisch brauchbare Normen nun einmal nicht schaffen. Dazu gehört Erfahrung und Kenntnis der praktischen Vorgänge, die sich nur derjenige verschaffen kann, dem in der Heimat ein nachgeordneter sachkundiger Verwaltungsapparat und ein entsprechend großer Kreis erfahrener Interessenten zu Informationszwecken zur Verfügung steht. Die bisherige, trotz aller gegenteiligen Behauptungen überwiegend politische Betrachtungsweise des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes hat dahin geführt, daß heute ganz allgemein unter dem Einfluß der Binnenschiffahrtsvorschriften des V. v. V. kritiklos vielen als selbstverständlicher Ausfluß jener Vorschriften betrachteten internationalen Binnenschiffahrtsnormen ein Inhalt und ein Rechtscharakter gegeben wird, den sie keineswegs haben. Es dürfte einleuchten, daß internationale Normen, die auf einer solchen verschwommenen und ungeklärten Grundlage aufgebaut werden, der Allgemeinheit keinen Nutzen bringen können. Die wichtigste und vornehmste Aufgabe aller an der Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes beteiligten Kreise dürfte es deshalb sein, unter strengster Ausschaltung aller politischen Tendenzen und unter Vermeidung überstürzter Vereinbarungen auf binnenschiffahrtsrechtlichem Gebiete, deren internationalen Regelung zum Teil keineswegs dringend, zum Teil sogar gänzlich überflüssig ist (Flaggenrecht!), zunächst einmal das vorhandene Recht auf seinen Sinn und Inhalt wie seine Rechtsnatur gründlich zu untersuchen, um sich erst einmal im internationalen Kreise einwandfrei Rechenschaft zu geben, welchen Inhalt eigentlich das bisherige internationale Binnenschiffahrtsrecht hat und inwieweit die Bestimmungen des V. v. V. und die auf Grund dieser Vorschriften geschaffenen internationalen Normen überhaupt Rechtscharakter und insbesondere V ö l k e r rechtscharakter tragen. Erst dann ist der Augenblick gekommen, um zu überlegen, wo und in welchem Umfang beim Vorliegen von Wünschen der Praxis eine Verbesserung oder ein Ausbau des Bestehenden vonnöten ist. Es wäre zu begrüßen, wenn sich die deutsche Wissenschaft in Verbindung mit den Kreisen der Praxis baldmöglichst jener Aufgabe zum Nutzen der Allgemeinheit unterzöge. Vielleicht gelingt es sodann, auch allmählich ausländische Kreise zu einer solchen Vertiefung des Studiums zu veranlassen, um zu einem allgemeinen internationalen Gedankenaustausch zwischen Gelehrten und Praktikern zu gelangen.

Welche Fülle von Zweifelsfragen schon jetzt mit Bezug auf das vorhandene Recht auftauchen können, dafür sollen im Nachfolgenden — lediglich anregungsweise — einige Beispiele gegeben werden.

Um sich ein richtiges Urteil über das geltende internationale Binnenschiffahrtsrecht bilden zu können, muß man zunächst versuchen, über die für das gesamte internationale Recht gleichmäßig in Frage kommenden Grundbegriffe Klarheit zu erlangen. Hierzu sei auf Folgendes hingewiesen.

Das internationale Binnenschiffahrtsrecht ist ein Teilgebiet des Völkerrechts als des Inbegriffs der Rechtsnormen, welche die Rechte und Pflichten der zur Völkerrechtsgemeinschaft gehörenden Staaten mit Bezug auf die Ausübung ihrer Hoheitsrechte untereinander regeln. Es zerfällt als solches in das auf Uebung beruhende Völkergewohnheitsrecht und die positiven Völkerrechtssätze. Innerhalb dieser beiden Gruppen sind wiederum die Normen zu unterscheiden, die nur zwischen zwei oder einem kleinen beschränkten Kreis von Staaten gelten — zwischenstaatliches Recht — und diejenigen Normen, die für alle oder für die große Mehrzahl der Mitglieder der Völkerrechtsgemeinschaft bindend sind — allgemeines Völkerrecht —. Dieses letztere — Gewohnheitsrecht wie positives Recht — kann selbstverständlich auch in zweiseitigen usw. Verträgen Aufnahme finden oder auch z. B. in den Verträgen zwischen mehreren Uferstaaten eines internationalen Stromes. Darüber hinaus aber haben die Bestimmungen solcher Verträge nur den Charakter von Sondernormen zwischen den Vertragsstaaten. Dagegen stellt der Inhalt eines Vertrages, den etwa 40—50 Staaten der Welt ratifiziert haben, positives allgemeines Völkerrecht dar. An dieser Scheidung muß man festhalten, wenn man in der Erkenntnis und bei der Fortentwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts zu richtigen Ergebnissen kommen will. Zwischenstaatliches Recht ist mithin als solches für die Völkerrechtsgemeinschaft bei Abfassung von allgemeinen Verträgen wohl eine Art Erkenntnisquelle, niemals aber bindende Norm. Einseitig feierliche Erklärungen eines Staates über seine Auffassungen von den rechtlichen Beziehungen zwischen den Staaten oder einer Gruppe von Staaten, z. B. über die Rechte der Uferstaaten an einem internationalen Strom, sind kein Völkerrecht und auch die dankenswerten Versuche der Wissenschaft, aus dem Niederschlag internationaler Einzelverträge über den gleichen Gegenstand allgemeine Völkerrechtssätze heraus zu kristallisieren, können erst nach Anerkennung

durch die Mehrzahl der Staaten der Völkerrechtsgemeinschaft als allgemeines Völkerrecht angesehen werden. Dies gilt z. B. für die vielfachen Versuche der Wissenschaft, auf dem Gebiete des sogenannten Flußnachbarrechts allgemeine Völkerrechtssätze nachzuweisen. Gerade auf diesem Gebiete dürfte es noch wenige solche Regeln geben, da hier noch alles im Fluß ist. Wo allerdings allgemeines Völkerrecht als positive Normen oder Gewohnheitsrecht nachweisbar ist, wird man auch bei Fortentwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts darauf hinweisen müssen, daß jeder Staat als Mitglied der Völkerrechtsgemeinschaft sich den so nachgewiesenen Normen zu fügen hat, wenn er sich nicht insoweit außerhalb dieser Rechtsgemeinschaft stellen will. Die Wichtigkeit derartiger Unterscheidungen unterschätze man nicht. Im Zeitalter der allmählichen Herausbildung einer Völkerrechtsjudikatur durch den Haager Gerichtshof haben sie ganz wesentliche Bedeutung. Die einwandfreie Klarstellung dieser Begriffe und die Eingliederung der vorhandenen internationalen Normen in die gewonnene Einteilung wären mithin für die praktische Fortbildung des Binnenschiffahrtsrechts eine besonders dankenswerte Aufgabe. Denn „fortbilden" kann nur derjenige, der Wesen und Inhalt des „Fortzubildenden" restlos erkannt hat. Das „großzügige" Arbeiten mit dem „gesunden Menschenverstand" ist Selbsttäuschung und Stümperei, erwünscht für denjenigen, der politische Ziele verfolgt, unerwünscht jedoch für denjenigen, der sachliche Arbeit leisten will.

Wie aber steht es nun mit der Erkenntnis des vorhandenen internationalen Binnenschiffahrtsrechts? Haben sich diejenigen, denen an seiner sachlichen Gestaltung gelegen ist, in der Tat schon ernsthaft vom Wesen und Inhalt der vorhandenen Normen Rechenschaft gegeben?

Vom formaljuristischen Standpunkt betrachtet gibt das Vorkriegsrecht zu Zweifeln keinen Anlaß. Es ist auf normalem Verhandlungswege zustandegekommen. Anders liegen die Dinge aber, sobald man sich mit den Binnenschiffahrtsvorschriften des V. v. V. befaßt. Denn es entsteht hier die Frage, inwieweit der V. v. V. und die im Anschluß an ihn abgeschlossenen Verträge aus den in der Art ihres Abschlusses begründeten besonderen Umständen überhaupt geeignet sind, den durch sie geschaffenen, für die beteiligten Staaten selbstverständlich verbindlichen Normen die Eigenschaft allgemeinen Völkerrechts zu verleihen. Aus dem V. v. V. kommen hierfür in der Hauptsache der Teil XII über die Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen sowie der Artikel 230, der dem Vertrag vorangestellten Völkerbundsatzung in Frage. Von diesen Normen wird man den in dem Artikel 230 niedergelegten Grundsatz der Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr als Ausdruck der Rechtsüberzeugung der an der Völkerbundssatzung zunächst beteiligten (27) Staaten und insoweit, wenn auch nur als Rahmenvorschrift, seitdem als allgemeinen Völkerrechtsgrundsatz ansehen müssen. Dagegen sind die Bestimmungen des Teiles XII V. v. V. nur zwischenstaatliches Recht, trotz der großen Zahl der am V. v. V. beteiligten Staaten. Denn das wesentlichste Kriterium, das für einen Rechtssatz als allgemeinen Völkerrechtssatz erfordert werden muß, die Rechtssetzung durch freiwilligen Interessenausgleich aller Beteiligten, fehlt ihnen: für Deutschland als den durch jene Vorschriften hauptbelasteten Staat sind jene Bestimmungen im Wege des Diktates zwangsweise rechtsverbindlich geworden. Die Binnenschiffahrtsbestimmungen des V. v. V. sind demnach, soweit sie nicht etwa bereits bestehende Völkerrechtssätze enthalten, kein allgemeines Völkerrecht. Eine Fortentwicklung des internationalen Vorkriegs-Binnenschiffahrtsrechts kann demnach zunächst nur in allen denjenigen auf Grund der Vorschriften des V. v. V. und im Anschluß an diese vereinbarten Schiffsnormen erblickt werden, die völlig freiwillig auch von Deutschland (und gegebenenfalls von seinen ehemaligen Bundesgenossen) angenommen worden sind. Dies wird nur auf die wenigsten internationalen Binnenschiffahrtsabmachungen wie z. B. die europäische Eichkonvention vom November 1925 zutreffen. Internationale Uebereinkommen, die Deutschland zwangsweise angenommen (Uebereinkommen von Barcelona über die Freiheit des Durchgangsverkehrs vom 21. April 1921, bekannt gemacht, nicht ratifiziert zufolge Artikel 379 V. v. V. im Reichsgesetzblatt 1924, Teil II Seite 387) — oder die es zwar freiwillig angenommen, aber an deren Beratung es nicht mit entscheidender Stimme teilgenommen hat (Internationale Donauschiffahrtsakte vom 23. Juli 1921, Reichsgesetzblatt 1922, Seite 287) — oder die es mitbeschlossen und auch äußerlich freiwillig, aber dennoch nur in einer Art Notstand, d. h. veranlaßt durch den sonst eintretenden Beitrittszwang gekennzeichnet hat (Internationale Elbeschiffahrtsakte vom 22. Februar 1922, Reichsgesetzblatt 1923, Teil II, Seite 183), können mangels einer auf wirklich freiwilliger Entschließung beruhenden Mitbestimmung Deutschlands als der an der Binnenschiffahrt in Europa an erster Stelle beteiligten Großmacht nicht schlechthin als der Ausdruck der allgemeinen internationalen Rechtsüberzeugung und damit auch nicht als eine Fortbildung des allgemeinen internationalen Binnenschiffahrtsrechts angesehen werden. Deutschland ist zwar an diese Verträge als zwischenstaatliches Recht gebunden, hätte wahrscheinlich auch aus sachlichen Gründen einiges, z. B. das Transitabkommen freiwillig angenommen, es kann jedoch — und dies ist vom Rechtsstandpunkt außerordentlich wichtig — im Falle der Revision solcher Abkommen, an der es in Zukunft als gleichberechtigt teilnimmt, von sich aus an den Stand des internationalen Rechts anknüpfen, der bis zum V. v. V. anerkant gewesen ist und es kann ihm dann nicht sein Beitritt zu den Verträgen bezw. seine Unterschrift entgegengehalten werden. Denn jedes Mitglied der Völkerrechtsgemeinschaft hat nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht zu prüfen, ob vorhandenes zwischenstaatliches Recht im allgemeinen Völkerrecht begründet ist oder etwa den anerkannten Völkerrechtssätzen und -Gewohnheiten widerspricht. Daß letzteres bei gewissen Normen des V. v. V. und der späteren Binnenschiffahrtsabkommen nicht ausgeschlossen erscheint, wird weiter unten an einigen Beispielen kurz dargelegt werden.

Dagegen wird man nicht sagen können, daß der Inhalt der allgemeinen internationalen Uebereinkommen, die zur Zeit auf Betreiben des Völkerbundes geschlossen sind oder in Zukunft geschlossen werden, schon deshalb den Charakter als allgemeines Völkerrecht verliert, weil einer oder einige der Vertragsstaaten nach Ratifikation der Uebereinkommen durch die Mehrzahl der beteiligten Mächte diese Verträge wieder kündigen. Man wird vielmehr annehmen müssen, daß, solange nicht die Mehrzahl der Vertragsstaaten einen solchen Kollektivvertrag wieder aufgehoben hat, seine Normen zwischen dieser Mehrzahl der Vertragsstaaten derart bindendes allgemeines Völkerrecht bleiben, daß sie in künftigen Verträgen zwischen diesen Staaten weder erneut festgelegt zu werden brauchen noch irgendwie den Gegenstand gegenseitiger Konzessionen bilden können. Wenn einzelne Bestimmungen aus den Statuten derartiger Uebereinkommen oder gar die ganzen Statuten in andere Einzelverträge, z. B. in Handelsverträge, übernommen werden, so hat dies rechtlich nur die Wirkung, daß der Bestand der übernommenen Rechtssätze von einer etwaigen Kündigung der allgemeinen Uebereinkommen im Verhältnis der beiden Vertragsstaaten zu einander unabhängig gemacht wird.

Schließlich muß in diesem Zusammenhang noch erwähnt werden, daß die auf die Binnenschiffahrt bezüglichen Vorschriften des Teiles XII V. v. V., soweit sie im Artikel 378 a. a. O. erwähnt sind, durch Fristablauf mit dem 10. Januar 1925 ihre Gültigkeit verloren haben, also als Rechtsnormen nicht mehr in Frage kommen.

Auch unter den einzelnen materiellen Rechtsnormen wird heute noch vieles unkritisch hingenommen und zur Grundlage des weiteren rechtlichen Aufbaues gemacht, obwohl es sich sehr empfehlen dürfte, zunächst einmal die allgemeinen Grundgedanken und Grundbegriffe, auf denen die internationalen Normen, von denen man ausgeht, beruhen, eingehend aufzuklären. Denn darüber darf man sich keinen Täuschungen hingeben: Das internationale Binnenschiffahrtsrecht der Nachkriegszeit steht im Zeichen der Neugestaltung — veranlaßt einerseits durch die im V. v. V. erfolgte Internationalisierung der Elbe, Oder, Memel und der Donau, sowie gewisse Aenderungen des Rheinschiffahrtsrechts, andererseits durch das Entstehen neuer Staaten und das hierdurch sowie durch das Erstarken gewisser kleinerer Staaten einsetzende Bedürfnis nach rascherer Entwicklung der internationalen Normen. Es ist deshalb ganz besondere Aufmerksamkeit beim Vereinbaren neuen Rechtes geboten. Im Interesse der geschichtlichen Wahrheit muß zwar betont werden, daß das bis zum V. v. V. bestehende internationale Binnenschiffahrtsrecht den Erfordernissen der Praxis genügt hat und daß es deshalb nur der Beteiligung der neuen Staaten an diesen Normen bei entsprechenden durch die neuzeitlichen Verhältnisse bedingten kleineren Abänderungen und Ergänzungen bedurft hätte. Dennoch aber hat die Entwicklung, wie schon angedeutet, ganz andere Wege genommen. Wird das politisch orientierte und überhastete Vorwärtsdrängen nicht mit gediegenen auf einwandfreier Forschung beruhenden Einwendungen in ruhige und rein sachliche Bahnen gelenkt, so werden Neubildungen entstehen — zum Teil sind sie schon entstanden —, die der internationalen Binnenschiffahrt nicht nur keinen Nutzen bringen, sondern ihr sogar unmittelbar Schaden zufügen.

(Fortsetzung folgt!)

Die Wasserstraßenprojekte der Schweiz

Von Handelskammersyndikus H. Braun, Konstanz.

Die herrliche Schweiz mit ihren schnee- und gletscherreichen Bergen bildet die natürliche Wasserversorgung einer ganzen Anzahl von Strömen und Flüssen.

Dagegen entbehrt sie eines unmittelbaren eigenen Anschlusses an das Meer und an einen bis in ihr Inneres befahrenen Großschiffahrtsweges. Sie ist ein ausgesprochenes von einer Reihe anderer Staaten eingeschlossenes Binnenland.

Mehr und mehr ist in den letzten Jahrzehnten in diesem Lande der Mangel einer Großschiffahrtsverbindung mit dem Meere und das Fehlen billiger Transportwege, wie sie schiffbare Wasserstraßen darstellen, fühlbar geworden .

Das Verlangen nach einem unmittelbaren Anschluß an Großschiffahrtsstraßen und nach einem Ausbau der Binnengewässer ist daher begreiflich.

Mag früher, als die Technik noch im Rückstand war und nicht die großen Fortschritte wie heute zu verzeichnen hatte, der Gedanke von der Schaffung einer schweizerischen Stromschiffahrt mit Rücksicht auf den vorwiegenden Charakter der Schweizer Flüsse als Gebirgswässer wenig Verständnis gefunden haben und vielfach einem spöttischen Lächeln begegnet sein, so hat jetzt doch im allgemeinen eine ganz andere Auffassung Platz gegriffen. Besonders ist bei der weitblickenden und für Wirtschaftsfragen sehr verständnisvollen Schweizer Bevölkerung die Erkenntnis von der Notwendigkeit der Verwirklichung längst bestehender Wasserstraßenprojekte stark durchgedrungen.

Der Erklärung des Professors Henri Hauser an der Universität Dijon, daß die Binnenschiffahrt für die Schweiz nicht „eine", sondern „die" ökonomische Lebensfrage sei, dürfte ihre Berechtigung kaum abzusprechen sein.

Zweifellos ist, daß die Möglichkeit der billigen Beschaffung der Rohstoffe als unbedingte Voraussetzung für die Lebens- und Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Schweizer Wirtschaft zu gelten hat.

Den größten Teil der von der Schweiz importierten Güter bilden Massengüter, die der Beförderung auf dem Schiffahrtswege zufallen, wodurch ungeheure Transportkosten erspart werden. Von den im Jahre 1913 nach der Schweiz gelangten 7 188 000 t Einfuhrmengen entfielen 6 645 000 t auf Massengüter.

Die Rücksichten auf die Erfordernisse der Schweizer Volkswirtschaft ließen das allgemeine Interesse an einer ganzen Anzahl von Projekten für den Ausbau von Wasserstraßen in und zu der Schweiz wecken und größer werden.

Umfangreiche Erhebungen und Untersuchungen führten zu der Feststellung, daß für Flußboote, Pontons usw. die Schweiz 1010,8 km schiffbare Gewässer hat, wovon 363,8 km auf Seen entfallen. Eine Reihe von den Flußstrecken läßt sich nach den vorgenommenen Prüfungen auch für die Großschiffahrt einrichten.

Wenn die meisten der bestehenden Projekte noch nicht über den Rahmen der theoretischen Prüfungen hinausgekommen sind, so liegt die Ursache hiervon in den Schwierigkeiten aller Art, die bei einem Lande von der orographischen Beschaffenheit der Schweiz selbstverständlich sind.

Da mit dem Ausbau der Schiffahrtswege in der Schweiz die Gewinnung von rund 3 Millionen PS hydroelektrischer Energiemengen Hand in Hand geht, so sind manche Gegensätze zwischen Schiffahrts- und Kraftwerksinteressenten auszugleichen, was lange Zeit erfordert.

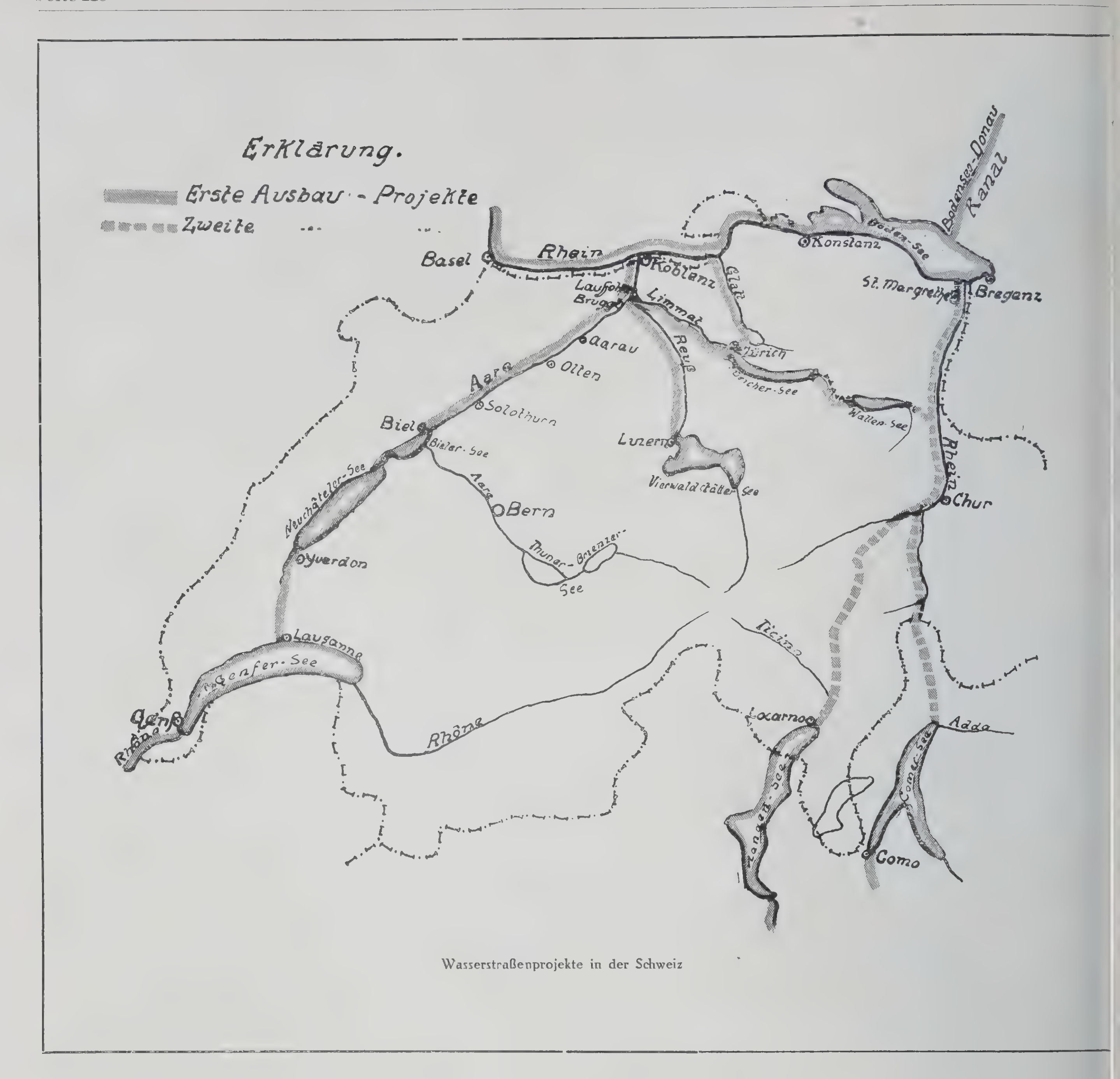
Auch die vollständige Abklärung der Projekte in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht nimmt Jahre in Anspruch. Ferner lassen sich die vielfachen Bedenken aller Art nicht rasch beseitigen. Es sei nur an die Befürchtungen erinnert, daß die Wasserstraßen die Tarifpolitik der Schweizer Bundesbahnen und anderer Verkehrseinrichtungen ungünstig beeinflussen könnten.

Zum Studium aller dieser Fragen und zur Herbeiführung des Ausbaues der Wasserstraßen zum Zwecke der Großschiffahrt haben sich bald nach der letzten Jahrhundertwende in der Schweiz mehrere Vereine und Verbände gebildet.

Im Jahre 1904 entstand in Basel der Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, der mit tatkräftiger Unterstützung durch den unermüdlich für den Ausbau der Rheinwasserstraße tätigen Ingenieur Dr. Rudolf Gelpke (jetzt Nationalrat) in Basel große Erfolge zu verzeichnen hat.

Im Jahre 1908 bildete sich aus den Schweizer Mitgliedern des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz und neuen in der Schweiz gewonnenen Interessenten der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee in St. Gallen, der unter der Führung des umsichtigen und zielbewußten Präsidenten, Herrn Dr. Hautle, Goldach eine sehr rege und ersprießliche Tätigkeit entfaltete.

Ebenfalls im Jahre 1908 wurde der Rhone-Verband in Genf gegründet, der sich zum Rhein-Rhone-Verband (Association suisse pour la navigation du Rhone au Rhin) entwickelte. Durch diese Verbände sind äußerst wertvolle Vor-



Wasserstraßenprojekte in der Schweiz

arbeiten für die Verwirklichung der schweizerischen Wasserstraßenprojekte geleistet und manche Schwierigkeiten beseitigt worden.

Zunächst galt es, den Ausbau der Zufahrtsstraßen zu der Schweiz zu erreichen, wovon zu nennen sind: der Rheinstrom bis Basel, die Schiffbarmachung der Rhone bis zum Genfer See, so daß ein Großschiffahrtsweg von Lyon bis Genf geschaffen wird, und eine schiffbare Wasserstraße vom Langensee über den Tessin und den Poo nach dem Adriatischen Meer.

Sodann handelt es sich darum, die eigentlichen Schweizer Projekte zu fördern und ihrer Verwirklichung entgegenzuführen.

Von diesen sind zu nennen: die Verbindung Basel—Bodensee, die Schiffbarmachung der Aare; Waldshut—Bielersee—Neuenburger See durch Kanal Entreroches—Genfer See; im Limmatgebiet: Schiffahrtsstraße Aare—Altstetten, ferner der Bau eines Glattseitenkanales Zweidlen—Oerlikon, die Herstellung eines Tößkanales Eglisau—Winterthur.

Für die Ausführung dieser wichtigeren rein schweizerischen Schiffahrtsprojekte sind schätzungsweise 200 Millionen Franken erforderlich.

Außerdem wären noch zu erwähnen: Schaffung einer Schiffahrtsrinne im alten Rhein oberhalb des Bodensees bis St. Margarethen, die Ausdehnung des Wasserweges von der Limmat zum Wallensee und von der Reuß zum Vierwaldstädtersee.

Am weitgediehendsten und ihrer Verwirklichung am nächsten gerückt sind die Projekte der Fortführung des Großschiffahrtsweges auf dem Rhein über Straßburg hinaus bis Basel und von dort weiter bis zum Bodensee.

Hierzu trug wesentlich bei, daß die Schweiz nach dem Kriege als Rheinuferstaat anerkannt worden ist und in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zwei Sitze mit Stimmrecht erhalten hat. Des weiteren war von ausschlaggebender Bedeutung und äußerst günstigem Einfluß, daß die Schweiz und Baden im Jahre 1922 eine badisch-schweizerische Rheinkommission bildeten, welche sich nicht nur die Weiterverfolgung der Frage des Ausbaues der insgesamt etwa 800 000 PS betragenden Oberrheinwasserkräfte, sondern auch der Schiffbarmachung des Oberrheins und der Bodenseeabflußregulierung in der Hauptsache zu eigen machte und die erforderlichen endgültigen Arbeiten und Untersuchungen teils durch ihre eigenen Organe, teils durch die Schiffahrts-

verbände nach einem einheitlich aufgestellten Plan vornehmen ließ. Diese Arbeiten dürfen jetzt als abgeschlossen gelten. Sie haben bestätigt, was schon der im Jahre 1913 veranstaltete und wegen des Krieges erst im Jahre 1920 abgeschlossene internationale Wettbewerb und die von Herrn Geheimen Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin seinerzeit auf Veranlassung der Oberrheinschiffahrtsverbände vorgenommene wirtschaftliche Begutachtung ergeben hat, daß die natürlichen Vorbedingungen für die Durchführung des Planes äußerst günstige sind und seine Rentabilität zweifellos feststeht.

Erwähnenswert ist, daß die neuesten Feststellungen erkennen ließen, daß die vorzunehmende Bodenseeabflußregulierung nicht nur dem Uferschutz des Bodensees dient und den Hochwasserschäden vorbeugt, sondern auch den Kraftwerken am Oberrhein und der Großschiffahrt bis zum Mittelrhein nützlich ist.

Von der 861 km langen Rheinstrecke Hoek van Holland—Basel sind 734 km schon der Großschiffahrt erschlossen, während die 127 km lange Strecke Straßburg—Kehl—Basel erst noch reguliert werden muß, was die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigt hat.

Trotzdem diese Regulierung erst im Laufe der kommenden Jahre erfolgen wird, sind doch schon seit dem Jahre 1905 ungeachtet aller zuerst geäußerten Bedenken Fahrten mit 1 000- und 1 200-t-Kähnen auf der Rheinstrecke Straßburg—Basel unternommen worden, wobei insgesamt ein Verkehr von 1,1 Millionen t bewältigt wurde, obwohl während der Jahre 1915-16 die Oberrheinschiffahrt wegen des Krieges lahmgelegt worden war.

Im Jahre 1924 allein konnte in Basel ein Umschlag von 286 593 t erzielt werden.

Diese günstigen Ergebnisse veranlaßte Basel, in großzügiger Weise Hafenanlagen zu schaffen und hierfür ein Kapital von rund 20 Millionen Franken aufzuwenden.

Im Jahre 1908 entstand auf der linken Rheinseite bei St Johann ein Umschlageplatz von 600 m Länge, dem in der Nachkriegszeit auf der rechten Rheinseite ein Hafen von 1 300 m Länge bei Klein-Hüningen folgte. Vorher wurde ebenfalls auf der rechten Rheinseite oberhalb des Hafens das Klybeck-Rheinquai von 700 m Länge geschaffen. Diese Umschlagseinrichtungen haben bis jetzt schon eine Leistungsfähigkeit von 250 000—300 000 t jährlich, die nach dem vollständigen Ausbau der bis jetzt vorgesehenen Hafenanlagen und nach Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel, welche eine Schiffahrtsdauer von 300 Tagen bringt, sich auf 1 Million t steigern wird.

Welche Hoffnungen die Schweiz für die baldige Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Rhein bis Basel hegt, erhellt u. a. auch daraus, daß schon im Jahre 1919 eine schweizerische Reederei gegründet worden ist, an der neben dem Schweizer Bund 17 Schweizer Kantone und die Schweizerische Bundesbahn beteiligt sind. Diese Reederei verfügt schon über einen ansehnlichen Schiffspark. Außer ihr haben sich in Basel noch angesiedelt: 2 deutsche, eine niederländische und eine französische Reederei.

Zu bemerken ist hier noch, daß im Jahre 1924 schon ein Bundesgesetz über Schiffshypotheken und ein Schiffsregister geschaffen worden ist.

Mit dem Ausbau der Wasserkraftanlagen zwischen Basel—Bodensee, durch die insgesamt etwa 800 000 PS gewonnen werden und von denen die Anlagen bei Niederschwörstadt, Dogern und Rekingen schon genehmigt sind und bald in Angriff genommen werden, erhält der Großschiffahrtsweg ohne weiteres seine Fortsetzung, nachdem gesorgt ist, daß bei allen zu errichtenden Staustufen für die Großschiffahrt ausreichende Schleusen eingebaut werden, sowie das den jetzigen Ansprüchen ungenügende Kraftwerk Rheinfelden umzubauen ist. Die Konzessionäre von Niederschwörstadt (Kraftübertragungswerke A. G. Rheinfelden, Motor-Kolumbus A. G. Baden-Schweiz, Badenwerk Karlsruhe und Nordostschweizerische Kraftwerke Baden-Schweiz) haben eine entsprechende Auflage erhalten.

Durch das energische Vorgehen und die Bereitstellung erheblicher finanzieller Mittel seitens der Oberrheinschiffahrtsverbände ist beim Kraftwerk Augst-Wyhlen schon im Jahre 1912 eine Großschiffahrtsschleuse eingebaut worden, wodurch ermöglicht wurde, daß 1 200-t-Kähne bis zum Kraftwerk Rheinfelden, also 15 km über Basel hinaus rheinaufwärts gelangen können.

Die vom Badischen Staat schon längst und wiederholt gestellte und von der Nordostschweiz lebhaft unterstützte Forderung, daß mit der Regulierung der Rheinstrecke Straßburg—Basel auch die Schiffbarmachung der 145 km langen Strecke Basel—Bodensee erfolgen müsse, bietet eine Gewähr dafür, daß das Schwäbische Meer zu einem internationalen Binnenschiffahrtsbecken ausgestaltet wird.

Für die Umgehung des Rheinfalles sind großzügige und hochinteressante Projekte ausgearbeitet, von denen eines ausgewählt worden ist, das die Naturschönheit des Rheinfalles nicht beeinträchtigt und doch den Ansprüchen der Großschiffahrt genügt.

Wenn die Großschiffahrt bis zur Einmündung der Aare gelangt ist, wird die Schiffbarmachung dieses Flusses nicht mehr lange auf sich warten lassen. Der unterste Teil wird durch die Herstellung des Kraftwerkes Gippingen bis zu der bedeutenden Eisenbahnstation Brugg gestaut. Dort soll ein großer Umschlaghafen errichtet werden, der auch der Schiffahrt auf Limmat und Reuß dienen wird.

Der Hafen für Zürich soll zwischen Schlieren, das vorerst den Endpunkt der Limmatschiffahrt bildet, und Altstetten angelegt werden.

Ein näheres Eingehen auf die übrigen erwähnten schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte erübrigt sich hier, denn bis zu ihrer Ausführung dürfte doch noch längere Zeit vergehen, sodaß noch ausreichend Gelegenheit vorhanden sein wird, sie in Sonderberichten einzeln zu behandeln.

Ziemlich weit vorbereitet ist das Projekt der Schiffbarmachung der Rhone bis zum Genfer See, obwohl dort namentlich auf der Durchbruchstelle durch das Gebirge erhebliche Schwierigkeiten bestehen und neben der Herstellung dieser Schiffahrtsverbindung auch die Genfer See-Regulierung vorgenommen werden soll.

Das für die Schweiz eminent wichtige Projekt einer Binnenwasserstraße von Venedig bis nach Locarno unter Benützung des Poo stromaufwärts bis nach Pavia und von dort unter abwechselungsweiser Benützung des Tessins, des Naviglio Grande und anderer Kanäle bis nach Sesto Calende und schließlich des Langen Sees bis nach Locarno, dem Endpunkt der 578 km langen Wasserstraße, wird eifrig verfolgt. Für dieses Projekt und das einer Verbindung vom Comersee über Mailand mit Venedig hatten sich einst je ein Komitee gebildet, denen 1922 Mussolini die staatlichen Subventionen entzogen hat. Dies hatte eine Fusion dieser beiden Komitees zur Folge und ihre Einigung auf das Langen-See-Projekt.

Es wurde eine Kommission aus zehn schweizerischen und zehn italienischen Delegierten gebildet, die eingehend folgende Fragen zu prüfen haben:

1. Bau einer für große Fahrzeuge fahrbaren Wasserstraße vom Langen See zum Adriatischen Meer via Mailand;
2. Herstellung einer gemischten Transportroute (Wasserweg-Eisenbahn) vom Langen See zum Vierwaldstättersee;
3. Herstellung einer schiffbaren Wasserstraße von Fluelen zum Rhein durch Reuß und Aare;
4. Studium des Niveau des Langen Sees;
5. Völlige Ausnützung der im Aktionsrayon des italienischen Schweizer Comité vorhandenen Gewässer für die Bedürfnisse der Industrie (Elektrizität) und für die Landwirtschaft (Bewässerung).

Nicht vergessen werden darf, daß auch der Schweiz sehr viel an der Durchführung der geplanten Verbindung des Bodensees mit der Donau durch einen Kanal von Friedrichshafen nach Ulm gelegen ist, weil dadurch eine Verbindung über die Schweiz vom Mittelländischen und Adriatischen Meer nach der Donau und dem Schwarzen Meer durch Binnenwasserstraßen hergestellt wird. / Mögen sich der Durchführung dieser Pläne auch noch manche und große Hindernisse in den Weg stellen, so dürfen die Aussichten für ihre Ueberwindung doch keine ungünstigen genannt werden und bei einer zähen ausdauernden und energischen Weiterverfolgung dieser Projekte durch alle beteiligten Kreise wird sich das erhoffte Ziel zum Nutzen der durch die verschiedenen Wasserstraßen verbundenen Völker auch erreichen lassen.

Die Wasserstraßen der Tschechoslowakei

Von Ing. Alois Rosenkranz, Prof. der deutschen techn. Hochschule, Prag.

Die Wasserstraßen der Tschechoslowakei bieten der Ein- und Ausfuhr zwei Wege: Nach Norden führt die Elbe über Hamburg zum Weltmeer, nach Südosten die Donau nach Ungarn, den Balkanländern und dem Schwarzen Meere. Die Verkehrsbedeutung der beiden Schiffahrtsstraßen geht aus folgenden Zahlen hervor: Der gesamte Auslandsgüterverkehr auf der Elbe betrug im Jahre 1925 1 925 000 t, im Jahre 1924 1 864 000 t, jener auf der Donau im Jahre 1924 462 000 t. Der gesamte Grenzverkehr der Republik überhaupt belief sich im letzgenannten Jahre auf rund 18 095 000 t, sodaß also der Elbeverkehr allein mehr als 10% zu bewältigen hatte. Dabei ist derselbe noch lange nicht auf den Vorkriegsstand gelangt, der mit rund 4 Millionen Tonnen im Jahre 1903 das Höchstmaß erreichte. Der Umschlagsverkehr in Außig an der Elbe übertraf damals jenen von Wien um mehr als das Doppelte und überstieg sogar den von Triest.

Die Erkenntnis der Wichtigkeit der Elbe als Verkehrsweg hatte die maßgebenden Kreise veranlaßt, ihre Schiffbarkeit oberhalb Außig zu verbessern und den Schiffahrtsweg auf der Moldau bis Prag zu verlängern. Diese Absicht wurde durch die Kanalisierung der Moldau von Prag abwärts und der anschließenden Elbestrecke von Melnik abwärts bis Lobositz (20 km oberhalb Außig) in den Jahren 1897 bis 1918 durchgeführt. Das untere Abschlußwerk der ganzen Elbestrecke, die Staustufe beim Schreckenstein, knapp oberhalb Außig, ist gegenwärtig noch im Bau; sie dürfte in einigen Jahren vollendet sein. Dann ist in der rund 120 km langen Strecke Prag—Außig ein Wasserweg geschaffen, der bei 2,1 m Wassertiefe das ganze Jahr hindurch — Hochwasser- und Frostzeit ausgenommen — den Verkehr von Schiffen bis 1000 t Ladefähigkeit ermöglicht.

Jede der Staustufen, durch welche die Kanalisierung durchgeführt wurde — 5 auf der Moldau und 6 auf der Elbe — ist durch bewegliche Wehre geschaffen, die mit je einer Zug- und einer Kammerschleuse für den Schiffsverkehr und einer Floß-Schleuse für den Floßverkehr umgangen werden. Die Zugschleusen bieten 4 Schleppschiffen Raum. Die größten unter den fertigen Schleusen, die Schleusen bei Horin oberhalb Melnik, weisen ein Gefälle von 8,9 m auf; mit Rücksicht auf die Zeit der Bauvollendung (1905) ist dies eine beträchtliche Höhe. Das bedeutendste Bauwerk der ganzen Kanalisierung ist aber die im Bau begriffene Staustufe beim Schreckenstein, bei welcher mit rund 7 m Wehrgefälle die längste Stauhaltung in der kanalisierten Strecke mit 20 km Länge geschaffen wird. Die Schleusen erhalten dort Längen von 170 m bei einer Breite der Kammerschleuse von 17 m und der Zugschleuse von 24 m. Die Kammerschleusen oberhalb Lobositz haben nur 73 m Länge und 11 m nutzbare Breite. Beachtenswert ist auch die Wasserkraft, welche an dieser Stauhaltung gewonnen wird. Sie beträgt rund 20 000 PS und ergibt jährlich etwa 80 Millionen Kilowattstunden. Eine zweite Wasserkraftanlage wurde gleichzeitig mit dem Umbau des Wehres bei Mirowitz an der Moldau — der 4. Staustufe unterhalb Prag — ausgebaut. Sie steht vor der Vollendung und liefert bei rund 4 700 PS etwas über 17 Millionen Kilowattstunden jährlich. Auch an anderen Staustufen dürften beim Umbau der veralteten Nadel- und Schützenwehre Wasserkraftanlagen errichtet werden.

Die Moldau oberhalb Prag ist in der Strecke bis Budweis (195 km) nur für kleine Schiffe bei mittleren Wasserständen fahrbar. Der Ausbau dieser Strecke für 1000 t Schiffe ist in Verbindung mit der Errichtung großer Wasserkraftwerke beabsichtigt, für deren unterste bereits fertige Entwürfe vorliegen. Die bedeutenden Wasserkräfte, welche in dieser Strecke gewonnen werden können, werden den Ausbau derselben für die Schiffahrt mit wirtschaftlich zu rechtfertigenden Mitteln ermöglichen. Zunächst dürfte diese Wasserstraße aber wohl geringere Verkehrsbedeutung erlangen.

Weniger vom Standpunkte der Wasserkraftnutzung sondern weit mehr von dem der Schiffahrt ist die Schiffbarmachung der sogenannten „Mittleren Elbe" von Melnik aufwärts bis Pardubitz von Wichtigkeit. Der Ausbau dieser Strecke erfolgt im Sinne des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901 als Teilstrecke der Donau—Elbe-Verbindung, welche nach dem damaligen Entwurfe bei Pardubitz von der Elbe abweichend östlich weiter zum Donau—Oderkanale bei Prerau führen sollte. Der letztere sollte die Donau bei Wien erreichen. Auch die tschechoslowakische Republik verfolgt diesen Plan weiter, doch mit dem Unterschiede, daß der Kanal am linken Marchufer geführt werden und bei der Marchmündung in Theben an den Schiffsweg der Donau oberhalb Preßburg anschließen soll. Der Bau dieser Wasserstraße, die nach dem neuen Plane für 1200 t Schiffe fahrbar sein soll, schreitet aber leider nur langsam vorwärts. Vorläufig sind nur die untersten 2 Staustufen oberhalb Melnik bis Neratowitz auf eine Länge von über 12 km fertig ausgebaut. Die weitere Vollendung bis Pardubitz wird keine besonderen Schwierigkeiten bereiten, da die Elbe auf lange Strecken mit Rücksicht auf Schiffbarkeit bereits reguliert wurde und einige der Wehranlagen in Verbindung mit Schiffsschleusen und Wasserkraftanlagen bereits fertiggestellt sind, so bei Nimburg, Podebrad, Kolin und Prelautsch. Bei Nimburg wurde sogar bereits eine Hafenanlage geschaffen. Die Schleusen in dieser Strecke sind nur einfache Kammerschleusen, doch von 85 m Länge und 12 m Breite bei 3,0 m Drempeltiefe. Ein den Ausbau für Schiffahrtszwecke rechtfertigender Verkehr dürfte sich aber erst einstellen, wenn Kolin, eine bedeutende Industriestadt 85 km oberhalb Melnik, erreicht sein wird. In Verbindung mit der Schiffbarmachung der „Mittleren Elbe" deren Fortsetzung von Pardubitz über Königgrätz bis Jaromer beabsichtigt ist, sind außerdem große Meliorationsarbeiten — Entwässerungen und namentlich Bewässerungen — vorgesehen.

Von Pardubitz, gleichfalls einer bedeutenden Industriestadt, soll dann ein Schiffahrtskanal im Tale der Loucna und der Stillen Adler aufwärts bis zur Elbe-Donauwasserscheide führen und von da abwärts über Olmütz nach Prerau, wo er an den zu erbauenden Donau—Oder-Kanal Anschluß finden soll.

Dieser letztere soll als Nord—Süd-Wasserstraße auf reichsdeutschem Gebiete bei Kosel an der kanalisierten Oder



beginnen, bei O d e r b e r g die tschechoslowakische Grenze erreichen und über Mähr. Ostrau, das als großer Hafenplatz ausgebaut werden soll, nach P r e r a u und am linken Marchufer weiter zur Donau bei dem schon erwähnten Städtchen Theben führen. Von diesem Kanale soll ein Stichkanal nach Brünn, der industriereichen Hauptstadt Mährens abzweigen. Ein anderer Zweigkanal soll bei O d e r b e r g nach Osten weiter zur W e i c h s e l geführt werden und so Anschluß schaffen an das osteuropäische Netz der Weichsel-, Bug- und Dnjesterwasserstraßen, die freilich erst ausgebaut werden müssen. Die wirtschaftlich bedeutendste Strecke des Donau—Oderkanals ist aber für die Tschechoslowakei wohl das Stück Kosel—Mähr. Ostrau, das die Republik über S t e t t i n an das Baltische Meer und an die nordischen Erzlagerstätten anschließt. Für die Ein- und Ausfuhr, Tschechoslowakei einerseits und Ungarn, Balkanländer andererseits, sowie für den Durchgangsverkehr von Südosteuropa nach dem Norden und umgekehrt ist aber der Anschluß an die D o n a u von größter Bedeutung. Allerdings wird diese Bedeutung in der Tschechoslowakei ebenso wie in Deutschland wohl etwas überschätzt. Die Donau bietet zwar günstige Schiffahrtsverhältnisse, doch führt sie nur in ein Binnenmeer und die ungünstigen Schiffahrtsbedingungen, welche sich am „Eisernen Tor" derzeit noch immer vorfinden, lassen das letztere beinahe als Verkehrsscheide erscheinen. Massengüter, die vom Schwarzen Meere kommen, werden auf dem Seewege nach Rotterdam, Bremen oder Hamburg und dann stromaufwärts, billiger befördert werden können als donauaufwärts.

Die D o n a u selbst ist in der Strecke T h e b e n — G ö n y ö (zwischen Preßburg und Komorn) jederzeit gut, unterhalb Gönyö sogar sehr gut schiffbar. Die Tschechoslowakei, die von der Marchmündung bis zur Eipelmündung linker Uferstaat ist, besitzt in P r e ß b u r g und K o m o r n gute Hafen- und Umschlagsplätze; namentlich die Hafenanlagen in der erstgenannten Stadt erfahren eine großzügige Ausgestaltung. Der Umschlagsverkehr dortselbst hat im Jahre 1925 schon über 447 000 t betragen, nachdem er im Jahre vorher 353 000 t, in den vorhergehenden Jahren aber bedeutend weniger erreicht hatte. Der Umschlagsverkehr in K o m o r n bezifferte sich im Jahre 1925 auf 175 000 t. Der Hauptanteil an diesem Verkehre entfällt auf die Einfuhr von Getreide und Hülsenfrüchten. Das Anwachsen dieses Verkehrs eröffnet auch günstige Aussichten für den Donau—Oder- bezw. den Donau—Elbe-Verkehr.

Die Güter, die auf den Elbeumschlagsplätzen der Tschechoslowakei umgeschlagen werden, übertreffen die Mengen im Donauumschlagsverkehr noch bedeutend. A u ß i g mit dem damit zusammenhängenden S c h ö n p r i e s e ist der bedeutendste Umschlagsplatz in der tschechoslowakischen Republik. Im Jahre 1925 wurden dort allein im Auslandsverkehre 683 000 t, im Jahre 1924 831 000 t umgeschlagen. Dabei muß jedoch bemerkt werden, daß der Umschlagsverkehr infolge Verminderung der Kohlenausfuhr sehr bedeutend zurückgegangen ist. Während im Jahre 1903 auf der böhmischen Elbstrecke, hauptsächlich in Außig, 2 400 000 t Braunkohlen zur Verladung kamen, waren es im Jahre 1924 nurmehr 338 000 t und im Jahre 1925 gar nur 282 000 t. Im Elbeausfuhrverkehr steht gegenwärtig die Zuckerausfuhr an erster Stelle mit 410 000 t im Jahre 1925 gegenüber 419 000 t im Jahre 1908, dem besten Vorkriegsjahre. Auch die Ausfuhr von Gerste und Malz ist auf der Elbe von Bedeutung, während unter den Einfuhrgütern Düngemittel den ersten Platz einnehmen. Außer Außig, das über 2 Hafenplätze verfügt, sind als Umschlagsplätze noch von Bedeutung: L a u b e (unterhalb Tetschen) mit 374 000 t, Holleschowitz (Prag) mit 167 000 t, Melnik mit 155 000 t, Tetschen mit 72 000 t und Rosawitz mit 68 000 t Auslandsgütern. Verkehrs- und Schutzhäfen sind noch vorhanden in H o l l e s c h o w i t z und R o s a w i t z, ein fünfter Hafen ist bei M e l n i k im Baue. Auf der Elbe, besonders von L e i t m e r i t z a b w ä r t s und ebenso auf der M o l d a u, besonders von P r a g bis S t e c h o w i t z aufwärts, ist auch die Personenschiffahrt sehr rege; sie wird übrigens auch in der Strecke N e r a t o w i t z — L e i t m e r i t z regelmäßig betrieben und erfreut sich dort eines steigenden Zuspruches.

Aus dem Gesagten geht wohl hervor, daß die geplante Donau—Oder- und die Donau—Elbeverbindung von großer wirtschaftlicher Bedeutung sein werden. Die Elbe wird als der wichtigste Ausfuhrweg der Tschechoslowakei nach Ausbau dieses Wasserstraßennetzes noch mehr an Verkehrsbedeutung gewinnen. Leider sind aber derzeit die Schiffahrtsbedingungen, welche sie in der Strecke unterhalb Außig bietet, durchaus nicht so gut wie auf der Donau; sie lassen in trockenen Zeiten sehr zu wünschen übrig. In heißen, niederschlagsarmen Sommern leidet die Elbe an Wassermangel, der zu so tiefen Wasserständen und geringen Schiffahrtstiefen führt, daß die Elbeschiffahrt eingestellt werden muß. In den letzten Jahrzehnten waren es die Jahre 1885, 1887, 1893 1904, 1911 und 1921, die auf Wochen hinaus die Elbeschiffahrt unmöglich machten.

Eine Wiederholung solch' trauriger Zustände muß im Interesse von Schiffahrt und Volkswirtschaft unbedingt ver-

mieden werden. Abhilfe könnte geschaffen werden durch Fortsetzung der Kanalisierung unterhalb Außig. Diese kommt jedoch aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Eine Regulierung auf Niederwasser dürfte zwar auch Abhilfe erwarten lassen; sie ist aber weniger wirtschaftlich und sicher, gegenüber der dritten und besten Möglichkeit: Der Errichtung von großen Talsperren im Elbegebiete zur Abgabe von Zuschußwasser in Zeiten des Wassermangels. Hierfür bieten sich in Böhmen günstigere Verhältnisse als z. B. im Weser- und im Odergebiete,wo zu gleichem Zwecke bereits Talsperren errichtet wurden, bezw. errichtet werden sollen. In den ärgsten Trockenjahren 1904 und 1911 wären an die Elbe bei Außig, um die Einstellung der Schiffahrt zu verhüten, nur etwa rd. 80 Millionen cbm abzugeben gewesen. Mit 600—700 Millionen cbm Zuschußwasser hätte man in diesen Jahren ohne Niederwasserregulierung die Halbschiffigkeit gesichert. Sperrstellen zur Aufspeicherung dieser Mengen mit verhältnismäßig geringen Mitteln gibt es in Böhmen hinreichend.

In erster Reihe käme eine Stelle oberhalb Stechowitz (etwa 30 km oberhalb Prag) an der Moldau in Betracht, wo zwecks Wasserkraftgewinnung Talsperren errichtet werden sollen. Es sind eine Reihe von Entwürfen hierfür ausgearbeitet, von denen der bedeutendste eine Sperre von 250 Millionen cbm vorsieht, von denen 140 Millionen cbm zur Abgabe von Speisewasser für Schiffahrtszwecke verwendet werden können. Diese Zuschußwassermenge würde die Elbeschiffahrt für alle Zeiten sichern. Andere günstige Sperrstellen finden sich weiter oben am Mittelhause der Moldau bei Zwikov mit rund 240 Millionen cbm Fassungsraum, bei Salnau an der oberen Moldau mit 80 Millionen cbm, an der Beraun bei Pürglitz mit sogar 600 Millionen cbm, dann im oberen Elbegebiete am Rozkosbache, wo mit einem 82 Millionen cbm fassenden Staubecken die Hochwässer der Aupa und der Mettau unschädlich gemacht und große Mengen für Bewässerungszwecke aufgespeichert werden sollen. Im oberen Isergebiet liegt bei Karlstal an der preußischen Grenze eine Talsperrstelle, welche die Schaffung von etwa 60 Millionen cbm Stauraum ermöglicht. Der Hochwasserschutz, den all diese Sperren gewähren, kommt außerdem auch der Elbeschiffahrt zugute.

Die Erhöhung der Niederwasserstände, die durch diese Staubecken bewirkt wird, wird sich auch auf der reichsdeutschen Strecke der Elbe noch in sehr günstiger Weise fühlbar machen und es steht zu hoffen, daß sie dann unterhalb der Saalemündung noch eine Vermehrung durch die an der oberen Saale zu errichtenden Staubecken erfahren wird.

Gegenüber den Entwürfen für den Donau—Elbe- und den Donau—Oder-Kanal treten alle anderen Wasserstraßenpläne noch weit zurück. Es seien nur einige derselben angeführt: Ein Vorschlag bezweckt die kürzeste Verbindung zwischen Prag und Brünn, der durch einen Kanal im Tale der böhmischen Sazawa aufwärts geführt wird. Im Anschluß an die Schiffbarmachung der Moldau bis Budweis kommen zwei Vorschläge in Frage, die noch aus der Zeit des alten Oesterreich stammen: der eine, die Verlängerung der Wasserstraße nach Wien und der andere, die Verlängerung nach Linz. Der erstgenannte Plan wird durch den Bau des Wasserweges über Pardubitz-Prerau zur Donau für die Tschechoslovakei wohl hinfällig. Der zweite würde eher Beachtung verdienen, da er auf dem Wege von und nach Triest einen längeren Wassertransport ermöglicht. Ein anderer Plan erstrebt mit Hilfe der großen Talsperre bei Pürglitz die Kanalisierung der Beraun bis Pilsen und sodann weiter die Führung eines Kanals im Radbusertale aufwärts zur Verbindung mit dem Donau—Main-Kanal bzw. zur Donau. Zweckmäßiger wäre vielleicht die Ausführung eines älteren Vorschlages, der die Kanalisierung der Eger ins Auge faßt, um im Anschlusse daran einen Verbindungskanal zum kanalisierten Main zu schaffen. Durch die Verwirklichung dieses Planes wäre eine große Ost—West-Wasserstraße: Rhein—Main—Eger—Elbe — Oder — Weichsel geschaffen. Im Gebiete der Slovakei erwägt man die Führung von Seitenkanälen im Tale der Waag und der Gran, in Karpathorußland mit Hilfe der Theiß die Verbindung zur Donau. All die letztgenannten Pläne haben indes noch keinerlei greifbare Gestalt angenommen.

Die Fahrwasserverhältnisse der österreichischen Donau

Von Baudirektor Ing. Ludwig Brandl, Wien.

Die österreichische Donau hat den Charakter eines Gebirgsstromes mit lebhafter Geschiebeführung. Das Gefälle wechselt bei Mittelwasser zwischen 0,35 m und 0,50 m pro km. Bei Niederwasser steigert es sich in einzelnen Strecken bis zu 1,3 m per Kilometer. Sehr bedeutend ist der Wechsel der Wasserführung und beträgt beispielsweise bei Wien die Niederwassermenge 730 m³, die Hochwassermenge 14 000 m³ pro Sekunde.

Infolge dieser eigenartigen Verhältnisse ist auch die Benützung der Donau als Schiffahrtsstraße mit besonderen Schwierigkeiten verbunden und hat es jahrzehntelanger Arbeit bedurft, um vorläufig, insbesonders seit dem im Jahre 1898 begonnenen Ausbau einer Kleinwasserrinne, den heutigen Zustand dieser Schiffahrtsstraße zu erreichen.

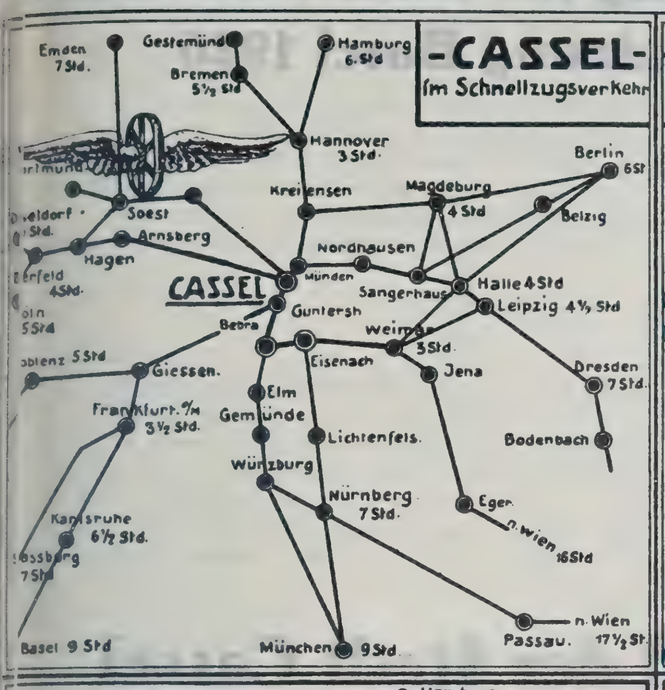
Bei der Beurteilung der Fahrwasserverhältnisse eines Stromes kommt für den Schiffahrtstreibenden vor allem die Frage in Betracht, mit welchem Fahrzeuge dieser Schiffahrtsweg befahren werden kann.

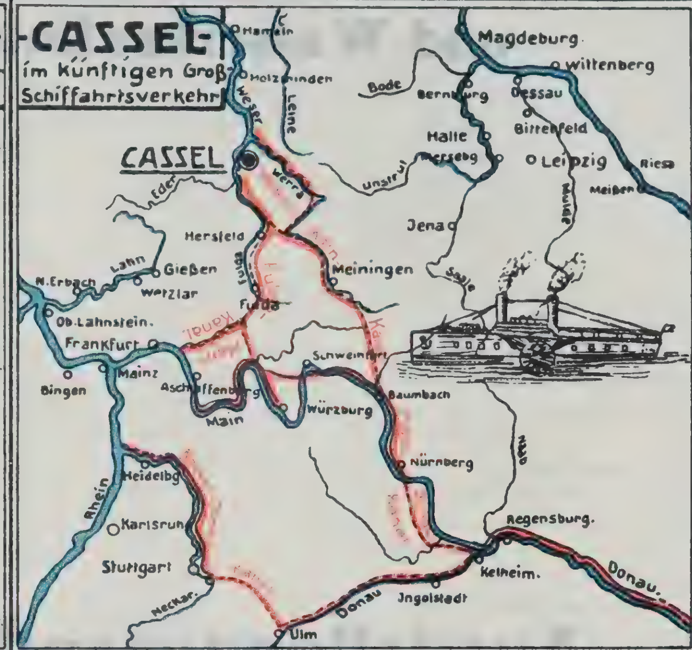
Wenn nun auch nach den großzügigen Absichten des Ausbaues der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße als Regelschiff für diesen Schiffahrtsweg und daher auch für die österreichische Donau das 1200-Tonnenschiff mit einer Länge von 72 m, einer Breite von 10 m und einem Tiefgang von 2,3 m in Aussicht genommen wird, so erscheint es doch vorläufig angemessen, bei der Beurteilung der Fahrwasserverhältnisse der österreichischen Donaustrecke jene Schiffstype vor allem ins Auge zu fassen, die bisher als Regelschiff betrachtet werden konnte, d. i. das 670-Tonnenschiff. Gleichwohl wird es selbstverständlich von Interesse sein, auch darüber sich ein Bild zu machen, wie sich die Schiffbarkeit für das auf der Donau bereits eingeführte 1000-Tonnenschiff und wie sich jene für das zukünftige Regelschiff von 1200-Tonnen Tragfähigkeit darstellt.

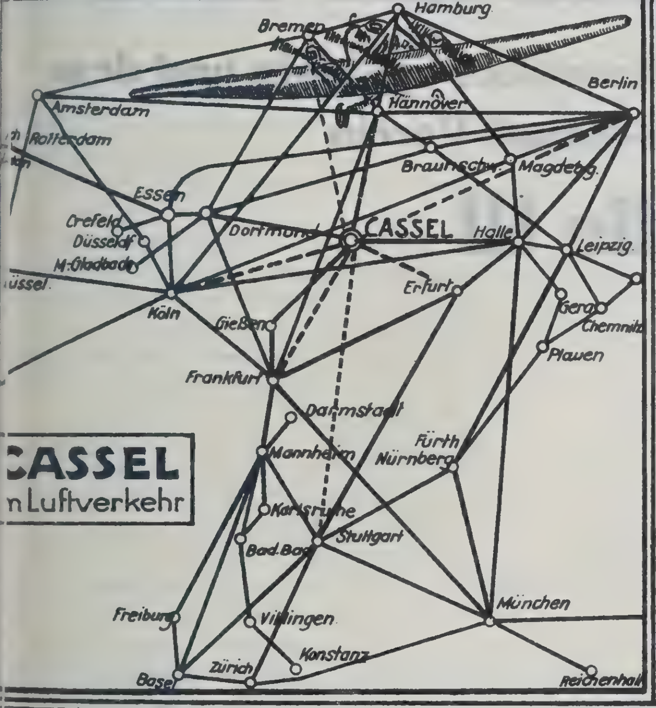
Die wichtigste Dimension, welche bei der Beurteilung der durchgehenden freien Schiffahrtsstraße in Betracht kommt, ist die erforderliche Fahrwassertiefe. Bei der Annahme eines Flottwassers von 2 dm beträgt diese bei den auf der österreichischen Donau üblichen Schiffstypen für die Volltauchung des 670 Tonnenschiffes 21 dm, für die des 1000-Tonnenschiffes 24 dm und für das zukünftige Regelschiff von 1200 Tonnen Fassungsraum 25 dm.

Bevor in der Beurteilung der, hinsichtlich der Fahrwassertiefen vorhandenen Verhältnisse eingegangen wird, soll der Begriff jenes Wasserstandsniveaus erläutert werden, das an der österreichischen Donau zur Erreichung des Regulierungszieles den Baumaßnahmen zugrunde gelegt wird. Es ist dies der sogenannte Regulierungswasserstand. Als solcher wird jenes Wasserstandsniveau angenommen, welches während der Dauer der Schiffahrtsperiode, d. i. zwischen dem 1. März und 25. Dezember an nicht mehr als 10 Tagen unterschritten wird. Dieser Wasserstand entspricht nach dem Durchschnitte des Zeitabschnittes 1896 bis 1920 in dem

CASSEL, DIE INDUSTRIE- u. HANDELSSTADT DER ZENTRALEN LAGE.







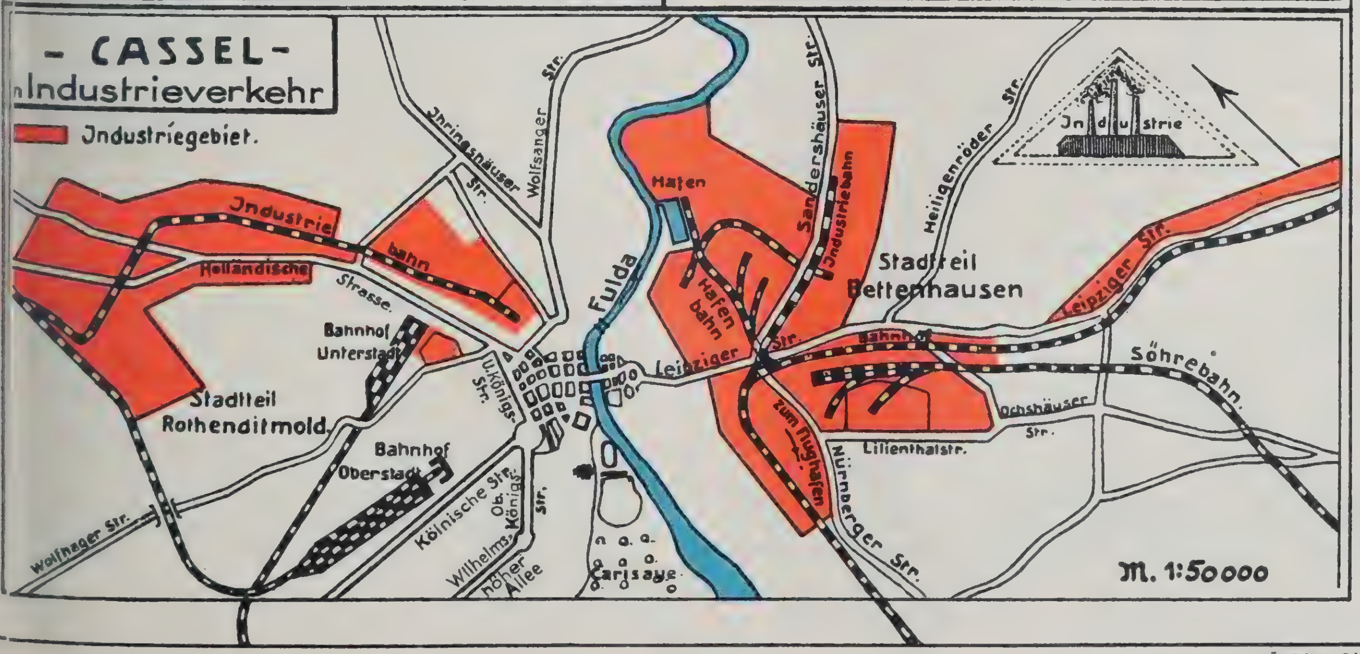
CASSEL

in einem **Braunkohlen-, Starkstromversorgungs-, Holz-** und **Baustoffzentrum,** bietet für **industrielle** und **Handelsniederlassungen** aller Art

ganz besondere Vorzüge.

Beratung und Unterstützung verlange man vom

Stadt-Wirtschaftsamt, Rathaus.



H. GRÜNBAUM, CASSEL

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel 1926

Ausstellungsstand der Stadt Cassel

in Verbindung mit der Stadt Frankfurt am Main und dem See-Fulda-Main-Kanal-Verein

in Halle III

seit Jahrzehnten unveränderten und gut entwickelten Naturprofile bei Spitz, einem Wasserstande von —55 cm, was einer Pegellesung von —150 in Linz und —140 in Wien-Reichsbrücke gleichwertig ist.

Betrachten wir nun die den derzeitigen Zustand charakterisierenden drei jüngsten Jahre 1923, 1924 und 1925, so ergibt sich, daß die ungünstigsten Furtstellen nächst Schildorf, Aschach und Lang-Enzersdorf gemeldet wurden.

Das Jahresmittel dieser ungünstigsten Furttiefen bezogen auf den Regulierungswasserstand, stellt sich wie folgt:

	1923	1924	1925
Schildorf	12 dm	12 dm	13 dm
Aschach	14 dm	14 dm	14 dm
Lang-Enzersdorf	13 dm	14 dm	14 dm

Das derzeitige Regelschiff des Donauverkehres, nämlich das 670 Tonnenschiff, hatte sonach beim niedersten Wasserstand an diesen ungünstigen Furtstellen immerhin noch eine Ausnützungsmöglichkeit von 40 bis 47% in Schildorf, von 53% in Aschach und von 47 bis 53% in Lang-Enzersdorf.

Diese Hemmungen waren aber nur vorübergehende Erscheinungen während der Dauer der niedersten Wasserstände und ist die vorherrschende Ausnützungsmöglichkeit erheblich größer.

Diesbezüglich sei auf die angeschlossene Tabelle verwiesen, aus der sich ergibt, daß eine Fahrwassertiefe von 1,5 m und mehr an den angegebenen 3 ungünstigsten Stellen im Jahre 1923 im Mittel an 360 Tagen, im Jahre 1924 im Mittel an 317 Tagen und im Jahre 1925 an 306 Tagen vorhanden war. Es war also in der angegebenen Anzahl von Tagen möglich, das derzeit für den Verkehr auf der österreichischen Donau maßgebende Regelschiff von 670 t Tragfähigkeit mit mindestens 60% Ausnützung des Schiffsraumes verkehren zu lassen.

Das 1000-Tonnenschiff hätte in der gleichen Anzahl von Tagen diese ungünstigsten Stromstellen mit mindestens 510 t Ladung passieren können.

Die Volltauchung des Regelschiffes von 670 t Tragfähigkeit war ferner in der nachstehend angegebenden Anzahl von Tagen möglich:

	1923	1924	1925	
in Schildorf an	249	218	193	Tagen
in Aschach an	221	206	171	„
in Lang-Enzersdorf	241	205	167	„

Die größte derzeit auf der oberen Donau verkehrende Schiffstype, das 1000-t-Boot, hätte an obenstehender Zahl von Tagen mindestens 840 t laden und hätte im Mittel an rund 171 Tagen vollgetaucht sein können.

Selbst das zukünftige Regelschiff der Rhein—Main—Donau Großschiffahrtsstraße von 1 200 t Tragfähigkeit hätte die angegebenen ungünstigen Stromstellen im Mittel der drei Jahre an 154 Tagen ungeleichtert passieren können.

Der letzte gemeldete Zustand aller an der österreichischen Donau erhobenen Furten im Dezember 1925 stellt sich, bezogen auf den Regulierungswasserstand, soweit die Furten geringer als 20 dm waren, wie folgt:

Furt			Furttiefe in dm beim Regulierungs Wasserstand
km von Wien	km von Sulina	Name	
290 o. W.	2219	Schildorf	15
230 o. W.	2159	Aschach	14
227 o. W.	2156		15
218 o. W.	2147	Hagenau	18
9 5 o. W.	1938.5	Lang-Enzersdorf	16
9·0 o. W.	1938		17

Es ergibt sich also eine geringste Fahrwassertiefe an den Furten in Schildorf, Aschach und Lang-Enzersdorf, bezogen auf den Regulierungswasserstand von 15, 14 bezw. 16 dm, was einer Ausnützungsmöglichkeit des derzeitigen Regelschiffes des Donauverkehres (670 Tonnenschiff) von 53% bis 66% des Schiffsraumes während der Dauer der niedersten Wasserstände entspricht.

Schließlich möge hier noch beigefügt werden, daß im Jahre 1925 mit den Regulierungsarbeiten in der Grenzstrecke der Donau zwischen der Tschechoslovakei und Oesterreich begonnen wurde. Auf Grund eines im Einvernehmen der beiden Strombauverwaltungen verfaßten Projektes wurden in dieser Strecke Niedrigwasserbauten zur Ausführung gebracht, welche die Beseitigung der nächst dem sogenannten Thebener Steinbruche gelegenen Furt zum Ziele haben und wurde tatsächlich auch schon eine Verbesserung dieser ungünstigen Stromstelle herbeigeführt.

Die zuletzt im Dezember 1925 hier gemeldete Furt hatte, bezogen auf den Regulierungswasserstand, eine Tiefe von 12 dm, was einer Ausnützungsmöglichkeit der 670 Tonnenschiffe von 40% während der Dauer des niedersten Wasserstandes gleichkommt. Die tatsächlich vorhandene Ausnützungsmöglichkeit war selbstverständlich auch an dieser Furt wesentlich größer, da sich das angegebene Ausmaß nur auf die kurze Dauer des Niederwasserstandes bezieht.

Beispielsweise war eine Fahrwassertiefe von 1,5 m und mehr im Jahre 1923 an 338 Tagen, im Jahre 1924 an 307 Tagen und eine Fahrwassertiefe von 2,0 m und mehr an 278 bezw. 216 Tagen vorhanden.

Die Volltauchung des 670 Tonnenschiffes war im Jahre 1923 an 348 Tagen und 1924 an 212 Tagen auch an dieser Furt möglich. Die Fortführung der Verbesserungsarbeiten in dieser Strecke ist von beiden Staaten in Aussicht genommen.

Abgesehen von dem Ausmaße der für den Schiffsverkehr maßgebenden Größe der Fahrwassertiefe der Schiffahrtsstraße, ist nun noch die Frage nach der verfügbaren Fahrwasserbreite zu beantworten. In dieser Hinsicht ist naturgemäß das Ausmaß der zu erwartenden Wasserführung und das Gefälle der betreffenden Stromstrecke entscheidend. Für die Verhältnisse an der österreichischen Donau ergibt sich, daß, bezogen auf den vorstehend erläuterten Regulierungswasserstand (—55 in Spitz) nicht nur für die derzeit übliche Schiffsgröße des 670 Tonnenschiffes, sondern auch für das zukünftige Regelschiff der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße von 1 200 t Tragfähigkeit ausreichende Breitenverhältnisse geboten werden können. Für die diesem zukünftigen Regelschiff entsprechende Fahrbahn in einer Tiefe von 2,5 m unter dem Regulierungswasserstande ist bei der vorhandenen Niedrigwassermenge selbst in den Strecken mit schärfstem Gefälle eine benützbare Fahrrinnenbreite von 100 m möglich, die in gefällsarmen Strecken bis zu 170 m und unterhalb Wien bis zu 180 m sich erweitert. Diese Breitenverhältnisse sind derzeit noch nicht überall erreicht, nachdem die Durchführung des Ausbaues der erwähnten, im Jahre 1898 begonnenen Niedrigwasserregulierung sich bisher auf die jeweils auftretenden schlechtesten Stromstellen beschränken mußte. Immerhin kann derzeit insbesondere in jenen Strecken, wo die Niedrigwasserregulierungs-Arbeiten schon etwas vorgeschritten sind, mit einer vorhandenen mittleren Profilbreite von 160 bis 170 m in einem Niveau von 2,0 m unter dem Regulierungswasserstande gerechnet werden. Selbst in den nicht fertig regulierten Strecken wie z. B. im Aschacher Kachlet ist derzeit schon eine Fahrrinnenbreite von 60 bis 80 m vorhanden, die sich in der Höhe der das Fahrwasser einengenden Baukronen bis auf 150 m erweitert.

Was schließlich die Trassenführung der Fahrrinne anbelangt, so wird selbstverständlich angestrebt, einerseits die Fahrrinne so zu führen, daß möglichst die an den Ufern des Stromes liegenden Städte und Ortschaften für den Schiffs-

Die ungünstigsten Furttiefen an der österreichischen Donau in den Jahren 1923 bis 1925.

Überschreitungsdauer in Tagen

Jahr 1923

Furt \ Furttiefen in Dezimeter	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Schildorf	365	365	359	353	333	308	283	264	249	232	217	204	186
Aschach	365	365	360	345	314	286	261	238	221	197	184	166	140
Lang-Enzersdorf	365	365	359	348	328	311	280	261	241	230	220	210	200

Jahr 1924

Furt \ Furttiefen in Dezimeter	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Schildorf	349	341	318	295	270	244	232	224	218	209	201	198	197
Aschach	347	336	312	281	254	239	222	212	206	201	199	194	185
Lang-Enzersdorf	355	341	322	281	243	233	224	212	205	202	200	199	195

Jahr 1925

Furt \ Furttiefen in Dezimeter	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Schildorf	340	326	308	297	284	272	244	217	193	171	150	132	103
Aschach	346	325	305	281	265	247	232	199	171	156	137	108	72
Lang-Enzersdorf	342	327	306	297	272	248	227	190	167	157	143	128	108

verkehr zugänglich gemacht werden, daß aber auch anderseits eine möglichst leicht befahrbare Schiffahrtsstraße mit sanften Krümmungen, die womöglich 600 m, jedenfalls aber 450 m Radius nicht unterschreiten sollen, erreicht wird. Gewisse in natürlichen Verhältnissen begründete Schwierigkeiten ergeben sich in dieser Hinsicht in den Gebirgsstrecken, wo es leider unvermeidbar ist, daß scharfe Krümmungen passiert werden müssen, weil die an beiden Ufern jäh aufsteigenden Berglehnen eine Streckung des Stromlaufes nicht zulassen. Solche ungünstige Stellen sind insbesondere in Schlögen und Windstoß, bei Grein und im Struden, wo auch besondere Signalvorrichtungen angebracht werden mußten, um eine Begegnung von Schiffszügen in den engen Krümmungen zu vermeiden.

Außer den in vorstehenden Ausführungen dargestellten Verhältnissen ist für den Schiffahrtsbetrieb noch von maßgebender Bedeutung die Durchfahrtshöhe unter den den Strom übersetzenden Brücken, welche Durchfahrtshöhe wieder im Zusammenhange steht mit dem höchsten Wasserstand, bei welchem die Schiffahrt in den einzelnen Stromstrecken noch sicher betrieben werden kann.

Hierfür ist vor allem die Höhe der das Strombett begrenzenden Ufer entscheidend und in dieser Hinsicht galt im allgemeinen der Grundsatz, daß die Ufer, insbesondere nächst der großen Siedlungen so angelegt wurden, daß noch die mittleren Sommerhochwässer geschlossen abgeführt werden, was einer Wasserführung von 4500—6000 m³ pro Sekunde entspricht. Es kommen naturgemäß Abweichungen von diesem Grundsatze wiederholt dort vor, wo infolge der gegebenen Niveauverhältnisse des Ufergeländes das Strombett zunächst nur durch Uferwerke begrenzt ist, welche einer mittleren Wasserführung des Jahres von 1400—1800 m³ pro Sekunde entsprechen und diese Menge geschlossen abführen. Die Ortschaften liegen dann meist weiter landeinwärts auf dem doch allmählich ansteigenden Gelände oder werden durch besondere Hochwasserschutzanlagen geschützt. Die Uferhöhen, welche der geschlossenen Abfuhr der mittleren Sommerhochwässer entsprechen, geben im allgemeinen auch die obere Grenze des schiffbaren Wasserstandes an, weil von diesem Wasserstandsniveau aufwärts alle Ufer überronnen werden und daher der Schiffahrtsbetrieb sehr erschwert ist. Es entspricht dies in der Strecke Engelhartszell bis Grein einem Wasserstande von + 3,40 in Linz, in der Strecke Ybbs—Zwentendorf einem solchen von + 3,60 in Stein und in der Strecke Greifenstein—Hainburg von + 3,50 in Wien.

Bis zu dieser oberen Grenze der Schiffbarkeit wird aber nur die motorisch betriebene Schiffahrt aufrecht erhalten, während die Ruderschiffahrt mit Rücksicht auf die Eigenart ihrer Betriebsverhältnisse bezw. Betriebseinrichtungen schon bei einem Wasserstande eingestellt werden muß, bei dem die kleineren Hochwasserstände (+ 2,30 bis + 2,80 m über Mittelwasser) die Uferleitwerke in den Talweitungen überfluten.

Die motorisch betriebene Schiffahrt wird aber, abgesehen von dem Niveau des Ueberflutens der Ufer der größeren Ortschaften, auch durch die verfügbare Durchfahrtshöhe unter den Brücken begrenzt, welche den Strom übersetzen. Diese Durchfahrtshöhe beträgt nur an der ungünstigsten Stelle, nämlich bei der Reichsstraßenbrücke Linz—Urfahr, bei dem vorangeführten höchsten schiffbaren Wasserstand (Linz + 3,40 m) 5,15 m, bei allen übrigen Brücken zwischen 6 und 7,5 m, also ein Ausmaß, das den Bedürfnissen der Großschiffahrt entspricht.

Schließlich muß bei der Beurteilung der Fahrwasserverhältnisse der österreichischen Donau noch jener ganz außerordentlichen Schwierigkeiten und Gefahren der früheren Zeit gedacht werden, welche durch Eisbildung und die Festsetzung des Treibeises verursacht wurden. Schon die Zusammenfassung des früher in den Talniederungen vielfach verästelten Strombettes und der Ausbau aller Seitenarme,

die sogenannte Mittelwasserregulierung, hat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine wesentliche Verbesserung dieser Verhältnisse herbeigeführt, indem sowohl die Entstehung des Treibeises, als auch ein Festsetzen des Eises an früher seichten Stellen verzögert wurde.

Durch die zusammenhängenden festen Ufer und durch die Vergrößerung der Wassertiefe wurde auch der Abgang eines etwa gebildeten Eisstoßes wesentlich erleichtert.

Die seit dem Jahre 1898 begonnene Niedrigwasserregulierung hat in dieser Hinsicht noch weitere Verbesserungen gebracht, so daß seit dem Winter 1893/94 ein Eisstoß an der österreichischen Donau sich nicht mehr gestellt hat und seit dem Jahre 1909 auch durch den Vorbau aus Ungarn die österreichische Donau nicht mehr erreichte, trotzdem statistisch nachgewiesen ist, daß wiederholt Frostperioden eingetreten sind, die früher zur Bildung eines Eisstoßes geführt haben*). Durch die einheitliche Ausbildung der Stromrinne mittelst der Niederwasserbauten verschwinden allmählich die Ueberbreiten und Seitenrinnen, welche reiche Treibeisbildung begünstigten. Das Gefälle und damit die Wassergeschwindigkeit wird allmählich ausgeglichener und dadurch die Treibeisbildung verlangsamt und durch die Vergrößerung der Wassertiefen an den Furten das Festsetzen des Treibeises überhaupt verhindert. Damit sind gewaltige Gefahren für die Schiffahrt verringert bezw. beseitigt worden und sind die kostspieligen Umschlagseinrichtungen an den Ufern nun nicht mehr jenen katastrophalen Ereignissen der früheren Zeit ausgesetzt, die eine Zerstörung dieser modernen Anlagen herbeiführen müßten.

Welche Folgen die Wiederholung eines solchen Ereignisses nicht nur für die Bewohner des Uferlandes, sondern auch für den Bestand der wertvollen Einrichtungen der Schiffahrtstreibenden haben könnte, kann man ermessen, wenn man sich in Erinnerung ruft, daß beispielsweise bei dem Eisgang im Jahre 1830 in Wien in der Nacht des 28. Februar der Wasserstand innerhalb weniger Minuten 1,5 bis 2,0 m gestiegen ist. Wenn auch die Schiffe den schützenden Hafen bei solchen Ereignissen aufsuchen könnten, die Krananlagen und Magazine am Ufer würden solchen Katastrophen preisgegeben sein. Für die Beurteilung der Schiffahrtsverhältnisse an der österreichischen Donau ist daher auch die Tatsache der Verminderung bezw. der Beseitigung derartiger Gefahren von ganz besonderer Bedeutung.

Wenn die bisher erreichten Resultate der Regulierungsarbeiten immerhin schon sehr bedeutende Verbesserungen der Schiffahrtsverhältnisse auf der, infolge natürlicher Verhältnisse, sehr schwierigen österreichischen Donaustrecke darstellen, so ist es doch verständlich, daß wir uns mit diesen Ergebnissen noch nicht zufrieden geben können. Unsere Aufgabe muß es sein, nicht nur das bisher Erreichte zu erhalten, sondern unentwegt dem Ziele der vollkommen ausgebauten Großschiffahrtsstraße zuzustreben. Die lange Dauer des Krieges und die nach seinem Ausgange folgende wirtschaftliche Not, haben begreiflicher Weise auch in den Fortschritt der Stromregulierungsarbeiten hemmend eingegriffen. Wir mußten uns vor allem darauf beschränken, das in der früheren Zeit Geschaffene zu erhalten und vor dem Verfall zu bewahren. Diese Erhaltungstätigkeit ist besonders schwierig bei allen Anlagen, die dauernd oder zu mindest die größte Zeit des Jahres unter Wasser liegen, weil der jeweilige Zustand nicht ununterbrochen beobachtet werden kann und daher Sicherungsmaßnahmen oft nicht rechtzeitig veranlaßt werden können. Die reiche Geschiebeführung und der wiederholt eintretende rasche Wechsel zwischen Niederwasser und Hochwasser gefährdet fast ununterbrochen die schon erreichten Erfolge in der Ausbildung der Fahrrinne des Schiffahrtsweges, insbesondere so lange der Ausbau der Niedrigwasserregulierung nicht vollendet ist. Anderseits ist es weder ratsam noch auch möglich, diesen Ausbau allzu rasch zu betreiben. Zunächst mußten die schlechtesten Stellen der Fahrrinne einer Verbesserung zugeführt werden und nur allmählich kann der Zusammenschluß der in den verschiedenen Strecken begonnenen Werke zum Ausbau einer zusammenhängenden Kleinwasserrinne erfolgen, weil durch die Bauarbeiten einerseits die Abwicklung des Schiffahrtsverkehres nicht gehemmt, anderseits aber auch auf die Geschiebeführung des Stromes nicht gewaltsam eingewirkt werden darf.

Das Ziel unserer weiteren Arbeiten an der österreichischen Donau wird es sein, die begonnenen Regulierungsarbeiten schrittweise und ununterbrochen so weiterzuführen, daß die österreichische Donau als vollwertige Großschiffahrtsstraße in jenem Augenblick ungehemmt zur Verfügung steht, in welchem das erste Fahrzeug der Großschiffahrt den Verbindungsweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere benützen will.

*) Siehe Literaturverzeichnis.

Literatur:

Der Einfluß der Donauregulierung in Niederösterreich auf die Herabminderung der Eisstoßgefahren von Oberbaurat Ing. Roman Grengg, Wien, Groß-Lichterfelde 1911.

Die niederösterreichische Donau als Großschiffahrtsstraße von Ing. Rudolf Reich, Ministerialrat und Baudirektor. Wien, 1916. Wochenschrift für den öffentlichen Baudienst, Heft 32.

Die Regulierung der Donau als Schiffahrtsstraße von Baudirektor Ing. Ludwig Brandl, Wien, 1920. Wasserwirtschaft Nr. 4, 5 und 6.

Die Bedeutung der Donauregulierung für den Schutz des Uferlandes von Baudirektor Ing. Ludwig Brandl, Wien, 1924. Wasserwirtschaft Nr. 7 und 8.

Der ungarische Gesetzentwurf über die Registrierung der Binnenschiffe und die auf diese bezüglichen Rechtsverhältnisse

Von Ministerialrat Dr. Radó von Hazay, Budapest.

Vorm. Leiter der Schiffahrtsabteilung und des Seeamtes im königlich-ungarischen Handelsministerium.

Der Weltkrieg hat der Wirtschaft der beteiligten Staaten tiefe Wunden geschlagen, die auch heute acht Jahre nach Beendigung des Krieges nicht verheilt sind. Alle Staaten, besiegte sowie Sieger — die Vereinigten Staaten von Amerika ausgenommen — leiden schwer unter den Nachfolgen des Krieges.

In den ersten Jahren waren es die Staatswirtschaften, die schwere Kämpfe durchzumachen hatten, heute wo in den meisten Staaten die Valuten stabil, oder doch so ziemlich stabil geworden sind, sind es hauptsächlich die Privatwirtschaften, die fortwährend von Fieberschauern geschüttelt werden.

Auch in Ungarn macht die Privatwirtschaft, seitdem die Krone stabil und die Staatswirtschaft geordnet ist, eine schwere Krise durch. In erster Linie ist es der Kreditmangel, der die Gesundung der Wirtschaft behindert. Und eigentlich nicht der Mangel an flüssigem Gelde, sondern der Mangel an Vertrauen erschwert die ganze Lage. Der Krieg hat zwar den größten Teil des flüssigen Kapitals in Ungarn aufgezehrt, aber in den letzten zwei Jahren suchen große Summen fremdländischen Kapitals in Ungarn Anlage.

Aber da das Vertrauen in die allgemeine europäische Lage noch nicht gekräftigt ist und in Folge der vielen Zahlungsunfähigkeiten die Kreditnehmer auch nicht genügend ver-

trauensfähig erscheinen, so sind es hauptsächlich kurzfristige Kredite, die angeboten werden.

Mit kurzfristigen Krediten ist jedoch der Privatwirtschaft nicht entsprechend gedient, denn dieselben werden gerade dann der Wirtschaft entzogen, wenn es am schwersten ist, diese von anderswo zu ersetzen. Darum können auch kurzfristige Kreditgelder zu Investitionen nicht verwendet werden, da solche zwar oft eine höhere Verzinsung, aber nur eine mehrjährige Amortisation möglich machen. In den letzten Monaten ist es öfters gelungen, auf Immobilien langfristige Kredite zur erlangen, aber da die Landwirtschaft in Folge der noch nicht vollständig beendigten Bodenreform, die Häuser aber in Folge der beschränkten Rentabilität nicht so kreditfähig sind wie vor dem Krieg, so sind diese Kredite nicht genügend, um die ganze Wirtschaft zu versorgen. Auch die ungarische Binnenschiffahrt konnte sich die zum Wiederaufbau notwendigen langfristigen Kredite nicht beschaffen, da nach der jetzigen Rechtslage die Binnenschiffe Mobilien sind, die mit Hypothekarkrediten nicht belastet werden können.

Das ungarische private Seerecht machte es seit dem Gesetz XVI vom Jahre 1879 möglich, daß Hypothekarkredite auf Seeschiffe erworben werden können, da nach § 12 dieses Gesetzes auf Seeschiffe oder Teile derselben erworbene Pfandrechte, sowie alle auf diese bezüglichen Rechtsakte im Schiffsregister eingetragen werden können.

Damit nun aber auch die Binnenschiffahrt sich die notwendigen Kredite verschaffen könne, hat sich die ungarische Regierung entschlossen, einen Gesetzentwurf über die Registrierung der Binnenschiffe und der diesbezüglichen Rechtsverhältnisse auszuarbeiten, der demnächst der Nationalversammlung vorgelegt werden soll. Raummangel macht es uns nicht möglich, diesen Gesetzentwurf ganz gründlich durchzusprechen, wir wollen hier nur die wichtigsten Bestimmungen dieses Entwurfes erörtern.

Die Sicherheit der Hypothekarkredite auf Länder und Häuser besteht darin, daß bezüglich dieser Immobilien ein Grundbuch geführt wird, in das alle auf diese Immobilien bezüglichen Rechtsakte eingetragen werden und sind dieselben in den meisten Ländern Dritten gegenüber nur dann vollständig rechtsgültig, wenn sie auch wirklich in das Grundbuch eingetragen wurden.

Der in Rede stehende Gesetzentwurf statuiert also vor allem, daß die Binnenschiffe in das Schiffsregister eingetragen werden müssen und bestimmt, daß zum Erwerbe des Eigentumes eines eingetragenen Schiffes oder eines Teiles desselben die Eintragung in das Register notwendig ist. Die auf das Grundbuch bezüglichen Rechtsnormen finden dann auf das Schiffsregister entsprechende Anwendung.

In zwei prinzipiellen Fragen bezüglich der Registrierung der Binnenschiffe ist die Rechtsauffassung in den einzelnen Staaten Europas keine einheitliche.

Erstens, ob die Registrierung obligatorisch oder fakultativ sein soll. Die Binnenschiffahrtsgesetze des Auslandes statuieren meistens die obligatorische Registrierung, so im Deutschen Reich, England, Frankreich und Holland. In der Schweiz ist die Registrierung solcher Schiffe, die mehr als 15 Tonnen Tragfähigkeit besitzen, obligatorisch, während kleinere Schiffe, die aber wenigstens 2 Tonnen Tragfähigkeit haben müssen, auf Wunsch des Eigentümers registriert werden können. In Belgien ist die Registrierung fakultativ, aber auch in diesem Lande beschäftigt sich die Regierung damit, auf die obligatorische Registrierung überzugehen.

In Uebereinstimmung mit den in den meisten ausländischen Staaten bestehenden Rechtsvorschriften, steht der ungarische Gesetzentwurf auch auf dem Standpunkte der obligatorischen Registrierung und bestimmt, daß alle ungarischen Binnenschiffe, die auf in- oder ausländischen Binnengewässern — wenn auch nicht erwerbsmäßig — der Beförderung von Personen oder Waren dienen, registriert werden müssen, sofern sie bei der zulässigen größten Tauchung mehr als 20 Tonnen Wasser verdrängen.

Dieser Gesetzentwurf bezieht sich ausschließlich nur auf Binnenschiffe, und wenn ungarische Seeschiffe auch auf Binnengewässern fahren, so sind auf dieselben doch nicht die Bestimmungen dieser Gesetzesvorlage gültig, sondern jene des ungarischen Seerechtes.

Eine weitere Frage, über die die ausländischen Gesetzgebungen nicht übereinstimmen, ist die, ob nur heimische Binnenschiffe registriert werden sollen oder auch die auf heimischen Gewässern verkehrenden ausländischen Schiffe. Nach dem englischen und französischen Gesetz ist nur die Registrierung der Schiffe englischer resp. französischer Nationalität zulässig, während z. B. in Deutschland und in der Schweiz alle jene Schiffe ohne Rücksicht auf die Nationalität registriert werden, deren Heimatsort in dem betreffenden Lande liegt.

Da das ungarische Seerecht nur die Registrierung der ungarischen Seeschiffe zuläßt, soll dieses Prinzip auch auf die ungarischen Binnenschiffe angewendet werden und können also ausländische Schiffe, die auf ungarischen Binnengewässern verkehren, nicht in das ungarische Register aufgenommen werden.

Nun mußte aber auch festgestellt werden, was wir unter ungarischen Binnenschiffen zu verstehen haben, da diesbezüglich die ungarischen Gesetze und Verordnungen keine Bestimmungen enthalten. Deshalb bestimmt der § 1 der Gesetzesvorlage, daß als ungarische jene Binnenschiffe zu betrachten sind, deren Eigentümer wenigstens zur Hälfte ungarische Staatsbürger sind; ist der Schiffseigentümer eine Erwerbsgesellschaft, so müssen die Mitglieder wenigstens zur Hälfte ungarische Staatsbürger sein, ist aber der Eigentümer eine Aktiengesellschaft, Genossenschaft, oder sonst welche juristische Person, so muß deren Sitz sich in Ungarn befinden.

Nur solche als ungarische qualifizierte Schiffe haben das Recht, am Heck die ungarische Flagge zu führen.

Dann enthält der Gesetzentwurf Bestimmungen über die Anlage der Register, sowie über die Eintragung und Löschung der auf die Schiffe bezüglichen Eigentums-, Pfand- und Mietsrechte, endlich bezüglich der Pfändung und Exekution der in das Register aufgenommenen Binnenschiffe. Bei der Kodifikation dieser Bestimmungen wurden die bezüglich der Immobilien bestehenden Rechtsbestimmungen vor Auge gehalten.

Endlich mußte die Einhaltung der in diesem Gesetzentwurf aufgenommenen Bestimmungen unter entsprechende strafrechtliche Sanktion gestellt werden. Wer ein mit einer Hypothek belastetes Schiff ohne Einwilligung aller Hypothekengläubiger nach dem Ausland verkauft oder verpfändet oder ein in Ungarn registriertes Schiff auch im Auslande registrieren läßt oder umgekehrt, begeht, sofern seine Handlung nicht nach dem Strafgesetzbuch schwerer zu ahnden ist, ein Vergehen, das mit Gefängnisstrafe bis zu sechs Monaten und mit einer Geldstrafe bis zu 40 Millionen zu bestrafen ist.

Die ungarische Binnenschiffahrt hat nach dem Zusammenbruch erhebliche Verluste erlitten und neue Investitionen und entsprechendes Betriebskapital sind notwendig, um ihr wieder zur Blüte zu verhelfen.

Es ist zu hoffen, daß, wenn der oben besprochene Entwurf Gesetzeskraft erhalten wird, der ausländische Geldmarkt sich für unsere Binnenschiffahrt wieder entsprechend interessieren und die notwendigen Kapitalien zur Verfügung stellen wird. Die ungarische Binnenschiffahrt war vor dem Kriege auf der Donau hochgeachtet und unter den Ersten; diese Position muß zurückerobert und dann endgültig gehalten werden.

Die Binnenschiffahrts-Studien meiner Weltreise 1925-26

Von Regierungs- und Baurat Dr. ing. Teubert-Mannheim.

Von meiner einjährigen Studienreise, die mich von Bremen nach Argentinien, Uruguay und Brasilien, über die ganze Ost- und Westküste und die großen Seen der Vereinigten Staaten von Nordamerika und dann über Japan, China. Indien nach Italien brachte, bin ich soeben zurückgekehrt. Das Unternehmen, dessen Durchführung mir durch die verständnisvolle Hilfe des Reichsverkehrsministeriums und verschiedener anderen Ministerien ermöglicht wurde, bezweckte den meinen Vorlesungen dienenden Studien des allgemeinen Verkehrswesens, über dessen gegenwärtigen Stand Deutschland infolge der seit 12 Jahren vom Ausland aufrecht erhaltenen chinesischen Mauer nur lückenhaft unterrichtet wurde, an erster Stelle

„Die Binnenschiffahrt des überseeischen Auslandes.

Auf diesem Gebiet haben mir meine Studien, infolge des weit über alle Erwartungen hinausgehenden Entgegenkommens der ausländischen Behörden und Verkehrsunternehmungen und der im Ausland ansässigen Deutschen einen weitumfassenden, an vielen Stellen tiefgehenden Einblick in den gegenwärtigen Stand und die geplante Entwicklung der wasserbau- und schiffahrtstechnischen Fragen der Binnenschiffahrt vermittelt. Die Endergebnisse werden in der zweiten Auflage des zweibändigen Werkes „Die Binnenschiffahrt von Oskar Teubert" (Verlag Engelmann Leipzig), das ich mit meinem Bruder zusammen jetzt neu herausgebe, verwertet. Die Verhältnisse von Argentinien, Uruguay und Brasilien, die ich während meines sechsmonatigen Aufenthaltes dort besonders gut kennen lernte, werden in meinem dem Reichsverkehrsministerium zu erstattenden Gutachten, namentlich unter dem Gesichtspunkt der Möglichkeit deutscher Mitarbeit, behandelt werden. Die Fülle des Stoffes macht aber eine Verarbeitung in Sonderaufsätzen notwendig, von denen etwa fünf demnächst in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheinen werden.

In Argentinien beanspruchen von den acht größeren, in den Atlantischen Ozean mündenden Flüssen der 4000 km lange aus dem Innern Brasiliens kommende Parana und der gleichfalls aus Brasilien stammende Uruguay die größte Beachtung. Beide vereinigen sich bei Buenos Aires in dem 50 km breiten Mündungsbecken des La Plata. Die Schiffbarkeit endet für Seeschiffe in Santa Fé (600 km oberhalb Buenos Aires) und dem gegenüber gelegenen Hafen Parana; Binnenschiffe für Personen- und Frachtbeförderung fahren 3000 km ins Innere auf dem Parana, bezw. Paraguay. Auf dem Uruguay findet die Schiffahrt schon bei dem 400 km vom Meer entfernten Hafen Concordia durch die dortigen gewaltigen Stromschnellen und Wasserfälle ein Ende. Meine Studien, die durch Bereisungen beider Flüsse und den Meinungsaustausch mit den leitenden und örtlichen Beamten der Wasserbauverwaltung Argentiniens genährt wurden, richteten sich einerseits auf den Ausbau des Flusses und die zahlreichen neuen im Bau befindlichen Hafenanlagen — sowohl in Buenos Aires, als auch in den Flüssen selbst — andererseits auf den Betrieb der Schiffahrt. Diese liegt, abgesehen von der die Flüsse hinaufgehenden Seeschiffahrt fast ausschließlich in den Händen der Argentinischen Schiffahrtsgesellschaft, vorm. Mihanowitsch, nachdem sie aus dem Kampfe mit einem von deutscher Seite ins Leben gerufenen Unternehmen als Sieger hervorgegangen ist. Ueber die heutige Möglichkeit einer deutschen Beteiligung, auch auf dem Gebiete des Fluß-Schiffbaus, der trotz unverkennbarer Bemühungen der Argentinier noch fast ganz auf englische Einfuhr angewiesen ist, ergaben sich dort wertvolle Anregungen.

Bei dem Uruguay steht die Frage der Ueberwindung der Stromschnellen bei Concordia im Vordergrund der Aufgaben, bei denen die Erfahrungen der deutschen Flußbauer kaum zu entbehren sein werden. Nach Wegräumung dieser Sperre ergeben sich für die Uruguay-Schiffahrt heute noch kaum zu übersehende Entwicklungsmöglichkeiten, nicht nur für die Staaten Argentiniens und Uruguay, sondern auch für die Südstaaten Brasiliens, Rio Grande do Sul und Santa



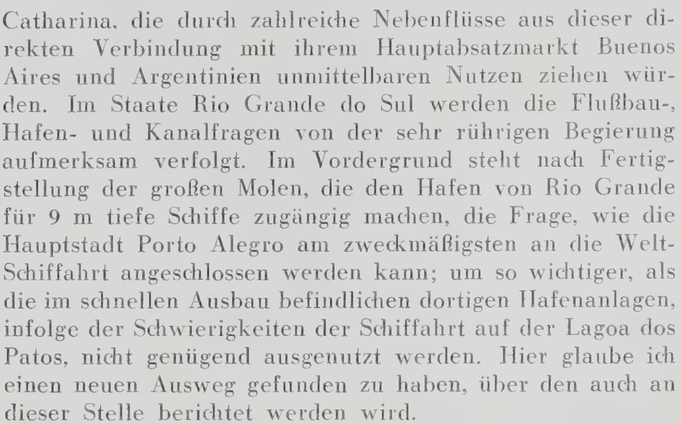
Argentinischer Hafen von Concépción des Uruguay am unteren Uruguay bei Hochwasser



Torre del Mangano bei Pavia, 2 100 t Schuten in der 400 Jahre alten Schleuse des Naviglis di Pavia



Klapptor am Oberhaupt der nur 30 m langen Schleuse des alten Schuyskill-Kanals



Catharina, die durch zahlreiche Nebenflüsse aus dieser direkten Verbindung mit ihrem Hauptabsatzmarkt Buenos Aires und Argentinien unmittelbaren Nutzen ziehen würden. Im Staate Rio Grande do Sul werden die Flußbau-, Hafen- und Kanalfragen von der sehr rührigen Begierung aufmerksam verfolgt. Im Vordergrund steht nach Fertigstellung der großen Molen, die den Hafen von Rio Grande für 9 m tiefe Schiffe zugängig machen, die Frage, wie die Hauptstadt Porto Alegro am zweckmäßigsten an die Welt-Schiffahrt angeschlossen werden kann; um so wichtiger, als die im schnellen Ausbau befindlichen dortigen Hafenanlagen, infolge der Schwierigkeiten der Schiffahrt auf der Lagoa dos Patos, nicht genügend ausgenutzt werden. Hier glaube ich einen neuen Ausweg gefunden zu haben, über den auch an dieser Stelle berichtet werden wird.

Nicht an den Uruguay, sondern an den Parana lassen sich die beiden neben Rio Grande do Sul heute wichtigsten Staaten Brasiliens, Parana und Sao Paulo anschließen, wenn es gelingt, die zahlreichen von Osten nach Westen diese Staaten durchströmenden Nebenflüsse, besonders den Jvahy, Paranapanema, Tieté und Rio Grande unter Ausnützung der Wasserkraft in wirtschaftlicher Weise der Binnenschiffahrt zu erschließen. Diese ist heute in den erwähnten vier Südstaaten noch in den allerkleinsten Anfängen stecken geblieben und wird aber sicherlich für die deutschen Wissenschaften und Industrien ein vielfältiges Betätigungsfeld bieten. Politische Hemmungen sind m. E. nicht zu befürchten, um so weniger, als mit dem wachsenden Anlagebedürfnis des Dollars die Bevormundungsgelüste der Vereinigten Staaten für Nordamerika sicherlich nicht unberechtigte Befürchtungen erweckt haben. Gestärkt werden diese noch durch die Einmischung der Union auf anderen Gebieten des Verkehrswesens, beispielsweise in der Frage des Hafens von Santos, nach Rio de Janeiro dem wichtigsten Hafenplatz Brasiliens. Auch hierüber wird, wie über die übrigen schwebenden Seehafenfragen, insbesondere die neuerdings notwendig gewordenen Ufermauer- und Molenbauten in Rio de Janeiro, noch ausführlicher zu sprechen sein.

Meinen Plan, diesmal auch die großen Stromgebiete des Amazones, Orionoco und Magdalena zu bereisen, gab ich auf, weil einerseits infolge der großen Ausdehnung, andererseits wegen der schlechten Dampferverbindung der hierfür nötige Zeitaufwand von weiteren 6 Monaten mit der Ausbeute nicht im Einklang steht, das umsoweniger, als die Notwendigkeit einer Erweiterung der jetzt vorhandenen Schiffbarkeit nach der dortigen allgemeinen Wirtschafts- und Verkehrslage wohl erst notwendig wird, wenn die oben erwähnten Schiffahrtsfragen der Südstaaten zur Reife gekommen sind. (Der Betrieb der Binnenschiffahrt schreit allerdings auch hier nach Verbesserung!)

Von New-Orleans aus, wo die technischen Neueinrichtungen und die Verwaltung des Hafens manche Anregungen boten, gewann ich einen Eindruck von der möglichen Wiederbelebung des Missisippi, der durch den Besuch des oberen Missouri in Amaha ergänzt wurde. An der Ostküste studierte ich außer den neuzeitlichen Hafenumschlagseinrichtungen und Verkehrsverhältnissen den Plan des — vorwiegend Verteidigungszwecken dienenden — großen Küstenkanals und des neuen New York Staate Barge Kanals — der mich zur Schiffahrt auf den großen Seen hinüber-



Hafen Urquiza am Parana. Typische Molen und Uferbefestigung durch Packwerk, das die Argentinier zugleich mit dem deutschen Namen übernommen haben



Damm und Kraftwerk der Roosevelt Talsperre in Arizona U. S. A. vom Unterwasser des Salzflusses aus gesehen



Rio de Janeiro. Ein Teil der auf eine Länge von mehreren Kilometern durch eine Sturmflut im Juli 1925 zum wiederholten Male zerstörten Ufermole des inneren Hafens

leitete. Hier entrollten sich anschaulich die großen Entwürfe für den Anschluß Buffalos, Clevelands, Detroits, Chicagos und des ganzen Mittelwestens durch den St. Lorenz-Strom ein die Atlantischen Seeschiffahrtslinien. Weniger ergiebig war die Bereisung der ganzen Westküste — auf der mich allerdings die große Roosevelt-Talsperre und die Bewässerungspläne des Staates Arizona lebhaft fesselten — und Japans, wo ich den fast vollendeten Wiederaufbau des Hafens von Yokohama sah. China dagegen eröffnete sowohl in der Mandschurei, als auch in Schanghai und Futschau (Foochow) vielversprechende Betätigungsmöglichkeiten für deutsche Hafen-, Wasser- und Schiffbauindustrien. Auch hierüber, sowie über die Binnenschiffahrtsverhältnisse von Sumatra und Ceylon wird noch mancherlei aus meinen Reiseaufzeichnungen mitzuteilen sein.

Die hier beigefügten Abbildungen, durch ihre Unterschriften verständlich, geben einen Begriff von den über 2 000 Bildern, die ich neben einem 13 000 m langen Film aufgenommen habe. Ein Teil davon wird von der Ufa zu einem Weltreisefilm (Der Erdball im Querschnitt des Verkehrs) zusammengestellt, während der übrige rein technische Teil, außer in meinen Vorlesungen, auch in verschiedenen Vorträgen u. a. auch im Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, vorgeführt werden wird.



Bau eines Eisenbeton Anlegerschiffes für den Paraná auf der Staatswerft der Wasserstraßenverwaltung in Buenos Aires

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E.V.

Preisaufgabe der Schlichting-Stiftung 1926

Auf Grund der Satzung der Schlichting-Stiftung wird hiermit die nachsteh. Preisaufgabe ausgeschrieben:

„Sind die zukünftigen Schiffshebewerke — sei es mit lotrechter Hebung, sei es mit Förderung auf geneigter Ebene — für Naß- oder für Trockenförderung einzurichten?"

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis"

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.
2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" nicht überschreiten.
3. Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 31. III. 1927 (einschließlich) und zwar portofrei an den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e.V. (Kuratorium der „Schlichting-Stiftung") zu Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a II zu erfolgen.
4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name u. der Wohnort des Verfassers angegeben wird, beizulegen.
5. Den Arbeiten ist ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.
6. Der Prüfungsausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern: Geh. Oberbaurat Brandt, Berlin, Geh. Rat Prof. Dr Ing. h. c. Engels, Dresden, Reedereidirektor Kins, Berlin, Oberreg.- und Baurat Dr. Ing. h. c. Krey, Berlin, Geh. Reg. Rat Prof. Dr. Ing. h. c. Schultze, Danzig-Langfuhr.
7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Öffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.
8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteil des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von 1000 Mk. (geschrieben Eintausend Mark) zuerkannt.
9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt" in Berlin über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.
10. Die nicht-preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.
11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht-preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.
12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges ausgeschlossen.
13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.
14. Das Ergebnis der Preisbewertung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" bekanntgemacht.



Prof. Julius Schlichting
geb. 28. 7. 1835; gest. 18. 11. 1894

Berlin NW 40, den 24. Juni 1926

DAS KURATORIUM DER „SCHLICHTING-STIFTUNG"

Dr. h. c. Franz Ott
Generaldirektor, 1. Vorsitzender des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Erich Schreiber
Syndikus, Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Binnenschiffahrt im Reichstage. Der Verkehrsausschuß des Reichstags beschäftigte sich in seiner Sitzung am 11. Mai 1926 mit der gegenwärtigen Lage der deutschen Binnenschiffahrt. Die an erster Stelle aufgeworfene Frage, ob die deutsche Binnenschiffahrt auch heute noch ihre alte Existenzberechtigung habe, wurde bejaht und besonders darauf hingewiesen, daß in den 50 Jahren Vorkriegszeit die deutsche Binnenschiffahrt einen wesentlichen Anteil an der Industrialisierung Deutschlands hatte. Dieses gelte auch besonders für das Gebiet des Rheines, der Elbe und Oder, neuerdings auch für das Gebiet der westdeutschen Kanäle. An Hand von Zahlen wurde diese Auffassung besonders begründet. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Fracht für einen Doppelwagen Erz in der Vorkriegszeit von Rotterdam zur Ruhr sich auf etwa Mk. 3,— gestellt habe, und von Emden nach Dortmund auf Mk. 15,— bis Mk. 20,— und daß diese Frachten, die nur einen Bruchteil der Bahnfrachten betragen, auch heute wieder Gültigkeit hätten, daß sie auf dem Rhein zeitweise unterboten werden. Selbstverständlich fänden durch diese niedrigen Wasserfrachten Schwerindustrie und Bergbau erhebliche Stärkung. Seitens der Reichsregierung wurde hierzu noch bemerkt, daß seinerzeit der Preußische Verkehrsminister, Herr von Breitenbach, darauf hingewiesen habe, daß er unbedingt auf den Bau des Mittelland-Kanals bestehen müsse, weil die Zeit eintreten könne, daß die Reichsbahn nicht in der Lage sei, den Verkehr allein zu bewältigen. Unter diesem Gesichtspunkte war allgemein die Ansicht vorhanden, daß man bezüglich der Binnenschiffahrt Politik auf weite Sicht machen müsse und es unbedingt erforderlich sei, an dem Weiterausbau unserer Wasserstraßen ununterbrochen weiterzuarbeiten. Ueber die derzeitige wirtschaftliche Lage der deutschen Binnenschiffahrt wurde ein überaus trauriges Bild entworfen. So lagen Anfang Mai rund 1500 Rheinschiffe auf der Duisburg-Ruhrorter Reede beschäftigungslos angebunden. Die infolge des englischen Bergarbeiterstreiks eingetretene Besserung sei für die Gesamtlage von keiner Bedeutung. Ganz besonders wurde darauf hingewiesen, daß die Binnenschiffahrt nicht mehr in der Lage sei, Neubauten vorzunehmen oder auch nur die notwendigsten Reparaturen ausführen zu lassen. Hinzu kommt noch, daß ein großer Teil der deutschen Rheinflotte an unsere früheren Feinde abgegeben werden mußte und die Flotte bis auf 2 Millionen Tonnen zusammengeschrumpft ist. Es wurde sogar behauptet, daß ein vollkommener Zusammenbruch der deutschen Flotte eintreten müsse, wenn nicht von Reichs wegen Hilfe geschaffen werde. Ausdrücklich wurde zum Ausdruck gebracht, daß an eine Subventionierung durch die Reichsregierung nicht zu denken sei. Als Hauptursache für das Darniederliegen der Binnenschiffahrt wird die allgemein schlechte wirtschaftliche Lage in Deutschland erachtet. Man war einmütig der Ansicht, daß es heute der deutschen Binnenschiffahrt außerordentlich schlecht gehe und daß dieser Zustand wohl nicht genügend bekannt sei. Das Reichsverkehrsministerium erkannte die Notlage der deutschen Binnenschiffahrt rückhaltlos an. / Es wurde jedoch weiter festgestellt, daß auch die Tarifpolitik der Reichsbahn ein außerordentlich schwerer Schlag für die Binnenschiffahrt sei. Hier kommen vor allen Dingen in Betracht die Staffeltarife, aus denen die Gesamtwirtschaft natürlich Nutzen zieht und die aus diesem Grunde nicht generell bekämpft werden sollen. Es muß aber gefordert werden, daß dort Aenderungen eintreten, wo sich die Tarife besonders schädlich zeigen für die Binnenschiffahrt, denn im allgemeinen nationalen Interesse muß die Erhaltung der deutschen Binnenschiffahrt unbedingt verlangt werden. / Der Ausschuß stand einmütig auf dem Standpunkt, daß hier Verhandlungen zwischen der Reichsregierung und Reichsbahn einsetzen bezw. fortgesetzt werden müssen. / Ueber den Ausbau der Wasserstraßen wird die Reichsregierung demnächst ein abgeschlossenes Programm vorlegen. Der Ausschuß nahm die Entschließung an: Der Reichstag wolle beschließen:

a) bei dem vom Reichsverkehrsminister aufzustellenden Kanalbauprogramm den Ausbau des Lippe-Seiten-Kanals von Hamm bis Lippstadt entsprechend zu berücksichtigen;
b) die Reichsregierung um eine Erklärung darüber zu ersuchen, auf welche Weise sie gedenkt über die Gewährung von Krediten für Schiffsneu- und Umbauten hinaus der in ihrer Existenz aufs höchste bedrohten Binnenschiffahrt Unterstützung und Förderung zu leihen;
c) die Reichsregierung zu ersuchen, mit aller Beschleunigung dem Reichstag eine Vorlage zu unterbreiten, die der Binnenschiffahrt ausreichende Kredite für Schiffsneu- und Umbauten gegen angemessene Sicherheit unter Vermittlung der Schiffshypothekenbanken zur Verfügung stellt.

In der 212. Sitzung der Plenarversammlung des Reichstags — am 11. Juni 1926 — wurde dieser Bericht des Verkehrsausschusses beraten. Der Berichterstatter, Abgeordneter Engberding, ging in seinem großangelegten Referate davon aus, daß der vorliegende Bericht vom Verkehrsausschuß einstimmig gefaßt worden sei, unterstrich und begründete die Forderung nach dem Weiterausbau des Lippe-Seiten-Kanals von Hamm bis Lippstadt und nahm sodann in eingehenden Ausführungen Stellung zu der Notlage der deutschen Binnenschiffahrt. Bezüglich der Tarifpolitik der Reichsbahn faßte Engberding die Forderungen der Binnenschiffahrt wie folgt zusammen: 1. müßten die Staffeltarife in Einklang gebracht werden mit den Interessen der deutschen Binnenschiffahrt, 2. Schaffung der Binnenumschlagstarife, 3. Nachprüfung der Durchgangs- und Sehafen-Ausnahmetarife unter Wahrung der Interessen der Binnenschiffahrt. „Diese Forderung muß der Reichstag unter allen Umständen stellen" — so führte Engberding in seinen Schlußworten aus — „und ich hoffe, daß es dem Herrn Minister möglich sein wird, diese Forderungen der Reichsbahn gegenüber auch durchzusetzen. Denn die Reichsbahn-Gesellschaft ist noch reichsdeutsches Gut. Die Tarifhoheit liegt noch in den Händen des Reichsverkehrsministeriums und sie zu wahren ist unbedingt notwendig." Der Zentrumsabgeordnete Becker (Arnsberg), der speziell noch zu der Lippe-Seiten-Kanal-Entschließung sprach, unterstrich die Ausführungen des Abgeordneten Engberding über die Lage der Binnenschiffahrt. Der Reichstag nahm sodann die Anträge des Verkehrsausschusses ohne Widerspruch an.

(Reichsdrucksache Nr. 2318, stenographische Berichte des Reichstags, 211. und 212. Sitzung, 7456 bis 7461.)

Das deutsche Wasserstraßenprogramm im englischen Licht. „Es ist an der Zeit" — so heißt es in einem von der „Deutschen Schiffahrt" wiedergegebenen Leitartikel der „Journal of Commerce" — „daß die britische Schiffahrt in genaue Erwägungen über diese Zukunftsfrage eintritt. Zur Zeit hat Großbritannien einen erheblichen Handel in der Adria und im Schwarzen Meer. Dieser ist es, auf den die Deutschen ihr Augenmerk richten. Sofern die deutschen Kanalisierungspläne durchgeführt werden, wird die Möglichkeit bestehen, verhältnismäßig große Fahrzeuge auf dem Binnenwasserwege nach dem Schwarzen Meer hin mit Kohlen und zurück mit Korn laufen zu lassen. Dann ist es aus mit dem britischen Geschäft. Die Kanäle werden nicht internationalisiert werden und daher werden die britischen Schiffe in der Konkurrenz mit den deutschen stark beeinträchtigt. Ferner werden die Entfernungen nach Oesterreich, Tschechoslowakei und dem Schwarzen Meer im hohen Maße verringert werden. Ein weiterer Vorteil für die Herabsetzung der Kanalabgaben wird darin liegen, daß große Elektrizitätswerke den Bau und Betrieb verhältnismäßig rentabel gestalten. Andererseits dürfte ein Hindernis für die Durchführung der Kanalpläne darin bestehen, daß die Kosten jetzt erheblich höher sind als sie früher berechnet wurden. Im Zusammenhang damit ist aber in Betracht zu ziehen, das die deutsche Regierung hinter diesen Kanalplänen steht und etwa die Hälfte der Aktien der mit der Durchführung dieser Pläne beschäftigten Gesellschaften in Händen hat. Die deutsche Regierung hat Interesse an dieser großangelegten Kanalisierung nicht wegen ihrer kommerziellen und maritimen Vorteile, sondern auch weil sie die deutschen Kriegsschiffe in die Lage setzen will, durch Zentraleuropa nach dem Schwarzen Meer zu gehen und dort die deutschen politischen Pläne, die durch den Ausbruch des Weltkrieges unterbrochen wurden, neu zu fundieren. / Ein weiterer wichtiger Grund für das Interesse der deutschen Regierung an den Kanalplänen ist der, daß der Versailler Vertrag nichts über die deutschen Kanaleinnahmen sagt, sondern nur die Einnahmen der Eisenbahn im Näheren behandelt." / Ein deutsches Kommentar erübrigt sich sowohl zu den schiefen Darlegungen wie den phantastischen Befürchtungen.

Reichswasserstraßen-Beirat. Der Hauptausschuß des Reichswasserstraßen-Beirates tritt am 2. Juli d. Js. in Düsseldorf zusammen.

Europäische Eichkonvention. Der vom Unterausschuß des Völkerbundes für Binnenschiffahrt aufgestellte Entwurf über die Eichung von Binnenschiffen ist am 20. November

1925 in Paris der Europäischen Eichkonferenz vorgelegt worden. Der Entwurf hat nicht die Billigung der Konferenz gefunden. Es ist vielmehr ein neues Uebereinkommen aufgestellt worden (s. „Z. f. B.“, Heft 1/1926, S. 27). / Abweichend von dem Entwurf des Unterausschusses, der eine gegenseitige vorläufige Anerkennung und Gleichstellung verschiedener Eichsysteme vorsah, ist in der Europäischen Eichkonvention der Grundsatz der Vereinheitlichung der Eichsysteme aufgestellt worden. In dem Bestreben nach Vereinheitlichung der Eichbestimmungen ist es zu einem Kompromiß gekommen, das hinsichtlich der Schichtenhöhe abgeschwächt dem Rhein-Eichsystem folgt, für die Berechnung der Flächen der Einsenkungsebenen aber die für die Elbe-Eichordung verwandte Simpsonregel für Flächen mit kurviger Begrenzung vorschreibt. Die Berechnung entspricht in grundsätzlicher Hinsicht der jetzt bereits auf den deutschen Wasserstraßen üblichen. Es besteht nur der Unterschied, daß statt einer Zweiteilung der Einsenkungsebenen in der vorderen und hinteren Abteilung des Eichraumes vier Teile zu nehmen sind und daß die Höhe der Schichten nicht genau auf ein Dezimeter begrenzt wird, sondern nur im allgemeinen diese Höhe haben soll. Wenn die Form des Schiffes es zuläßt, könnte daher die Anzahl der Schichten, wie z. B. bei der Elbe-Eichordnung auf zwei vermindert werden, während z. B. nach der Vorschrift für die westdeutschen Kanäle und für den Rhein bei einer Eichhöhe, die nicht vollen Dezimetern entspricht, noch eine weitere Schicht berechnet werden müßte. Die hiernach zulässige Vereinfachung wird erheblich, wenn außerdem die Zusammensetzung der Dezimeterschichten soweit ausgenutzt wird, wie das nach der Form des Schiffes zulässig ist. / Ein Eichzwang ist nicht vorgesehen. Für eine Uebergangszeit von 5 Jahren werden die ausgestellten Eichscheine zugelassen, wo sie jetzt anerkannt sind oder demnächst anerkannt werden. In dem Zeichnungsprotokoll ist darüber hinaus die Anerkennung der nach dem Elb-Eichsystem ausgestellten Eichscheine künftig sichergestellt, auch wenn sie vor dem 1. Oktober 1926 ausgestellt sind oder später ausgestellt werden. Die Frage der fortdauernden Anerkennung des Elb-Eichsystems neben dem neuen Eichsystem soll lediglich nach 10 Jahren erneut geprüft werden. / Ueber die Sprachenfrage ist eine Einigung nicht erzielt worden. Es ist vorgeschlagen, vorläufig die für den Auslandsverkehr zu verwendenden Eichscheine einheitlich in drei Sprachen auszustellen (in der Landessprache, der französischen und deutschen). Diese vorläufige Regelung entspricht der deutschen Forderung. Für die Eichscheine soll demnächst ein einheitliches Formular vereinbart und eingeführt werden.

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Bericht über die 1. Tagung 1926. Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat vom 12. bis 27. April 1926 an ihrem Sitze, dem Palais du Rhin in Straßburg ihre erste Tagung dieses Jahres abgehalten; den Vorsitz führte der außerordentliche Gesandte Herr Jean Gout. / Einen beträchtlichen Teil ihrer Tagung hat die Kommission der Revision der Mannheimer Akte gewidmet. / Ein Ausschuß von berufenen Zoll-Sachverständigen, der bereits vor einigen Wochen in Köln getagt hatte, hat während der ganzen Dauer der Tagung seine Arbeiten fortgesetzt. Es wurden Entwürfe aufgestellt, die jedoch auf Grund von Untersuchungen an Ort und Stelle noch vervollständigt werden sollen. Diese Untersuchungen werden im Monat September von dem Ausschuß unter Hinzuziehung von Rheinschiffahrtstreibenden vorgenommen werden. Sie verfolgen den Zweck, die den verschiedenen Zollpapieren und den auf dem Rhein gebräuchlichen verschiedenen Einlagerungs-Systemen eigenen Vorzüge festzustellen. Außer den Entscheidungen interner Verwaltungsfragen und den in Rechtsstreitigkeiten, die der Kommission im Berufungswege vorlagen, gefällten Urteilen wurden über folgende Punkte Beschlüsse gefaßt:

1. Verwaltung der Häfen von Straßburg und Kehl. (Siehe Z. f. B. Heft 5/1926, Seite 194).
2. Abänderung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung.
3. Eichung der Binnenschiffe: Bei der für gewisse Rheinuferstaaten vorliegenden Unmöglichkeit, das Pariser Uebereinkommen von 27. November 1925 über die Eichung der Binnenschiffe (Siehe Z. f. B. Heft 1/1926, S. 27) so frühzeitig zu ratifizieren, daß die Verwaltungsvorschriften am 1. Oktober 1926 in Kraft gesetzt werden können, stellt die Kommission fest, daß Artikel 7 des Uebereinkommens der Anerkennung von Eichscheinen entgegensteht, die nach dem genannten 1. Oktober 1926 ausgestellt und nach einer anderen Methode als der in dem Anhang zu dem Uebereinkommen vorgesehenen ausgefertigt sind. Die Kommission hält es daher für wünschenswert, daß das in Artikel 7 des Pariser Abkommens gesetzte Datum vom 1. Oktober 1926 mittels eines Zusatzprotokolls durch das Datum vom 1. Oktober 1927 ersetzt werde und wird das Sekretariat des Völkerbundes veranlassen, die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten. Weiterhin hält die Kommission eine gleichzeitige, baldmöglichste Ratifizerung des Pariser Uebereinkommens durch Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz, sowie die gleichzeitige Veröffentlichung der zu ihrem Inkrafttreten erforderlichen Verwaltungsvorschriften für wünschenswert und beschließt, daß nach dem Inkrafttreten des Pariser Uebereinkommens in den obenangeführten Ländern die am 6. Oktober 1899 und am 11. Mai 1900 von der Zentralkommission angenommene Eichordnung binnen 6 Monaten außer Kraft treten soll, während die in Frankreich, in den Niederlanden, sowie in Belgien in Kraft befindlichen, gleichartigen Eichordnungen am gleichen Tage für die auf dem Rhein fahrenden Schiffe außer Kraft gesetzt werden sollen.
4. Bericht des Herrn Walker Hines.
   1. Die Frage der „Konkurrenz der Eisenbahnen“ soll auf der Tagesordnung verbleiben und geprüft werden, sobald die Arbeiten des besonderen, von dem Völkerbund eingesetzten Ausschusses weit genug vorgeschritten sind, um eine solche Prüfung angezeigt erscheinen zu lassen.
   2. Die Frage der „französischen Surtaxe“ wird während der nächsten Tagung erörtert werden.
   3. Die auf Zollformalitäten bezüglichen Fragen sollen unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Arbeiten des Ausschusses für Zollangelegenheiten geprüft werden.
5. Bauliche Veränderung des Rheinufers am Straßburger Hafen. Die Zentralkommission genehmigt das Projekt zur baulichen Veränderung des Rheinufers am Straßburger Hafen, das ihr die französische Delegation gemäß Art. 359 des Vertrages von Versailles unterbreitet hat.
6. Wasserstandsnachrichtendienst. Die Kommission ist nach Kenntnisnahme des Berichtes des Ausschusses für den Wasserstandsvorhersagedienst der Ansicht, daß es angebracht sei, den Dienst versuchsweise für ein weiteres Jahr in Betrieb zu nehmen und bittet den Ausschuß, das Nötige zur Einrichtung dieses Dienstes zu veranlassen und nach Ablauf des Versuchsjahres endgültige Vorschläge zu unterbreiten.
7. Beteiligung der Kommission an der internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel.
   1. Die Kommission nimmt die ihr durch die schweizerische Delegation übermittelte Einladung der Regierung des Kantones Basel Stadt an, am 19. und 20. Juli die internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel zu besuchen.
   2. Die Kommission beschließt ferner, sich als Ausstellerin an der Ausstellung von Basel zu beteiligen.
8. Datum der nächsten Tagung. Da die Eröffnung des Schiffahrtskongresses, der in Kairo abgehalten werden soll, auf den 9. Dezember festgesetzt ist — siehe Z. f. B. Heft 1/1926 Seite 26/27 —, beschließt die Kommission im Prinzip, am Montag, den 15. November, um 3 Uhr nachmittags zusammenzutreten.

Die Finanzierung der Internationalen Elbekommission. Von berufener Seite wird uns mitgeteilt, daß die unter vorgenannter Spitzmarke in Nummer 4 der „Z. f. B.“ vom 15. April 1926 (Seite 151) gebrachte Notiz nicht ganz den Tatsachen entspricht. Nicht der Generalsekretär der Internationalen Elbekommission hat die Erhebung von Zuschlägen zu den Hafengebühren zu Gunsten der Kommission angeregt, ein solcher Gedanke ist vielmehr aus dem Kreise der Mitglieder der Kommission aufgeworfen und zur Erörterung gestellt. Die Kommission hat einen Beschluß darüber noch nicht gefaßt. Der Generalsekretär handelt nur nach den ihm von der Kommission erteilten Weisungen.

Internationale Donaukommission. Am 15. Juni d. Js. begann in Preßburg die 14. Plenarsitzung der Internationalen Donaukommission, die am 6. Juli beendet werden soll. Einer der Hauptpunkte, die während dieser Tagung einer Lösung zugeführt werden sollen, bidet die Frage der Donauschiffahrtsordung, die bereits im Februar 1927 in Kraft treten soll. Die zweite wichtige Frage, die zur Erörterung gelangen wird, ist die Regelung der Schiffahrt am Eisernen Tor, die übrigens bereits auf dem Programm der beiden letzten Sitzungen stand.

Reichsbahntarife und Rhein-Schiffahrtsverkehr. In einer Zuschrift an die „Neue Badische Landeszeitung“ nimmt die Reichsbahndirektion Karlsruhe im Hinblick auf die in letzter Zeit mehrfach in Industrie- und Handelskreisen laut gewordenen Ausführungen über die Ursache der Krise im Rheinschiffahrts- und Rheinhafenverkehr für sich in An-

spruch, „die berechtigten und begründeten Tarifbelange des Rheins und der badischen Häfen stets nach besten Kräften vertreten zu haben, wie sie auch weiter bestrebt sein wird, den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes Baden soweit gerecht zu werden, als es die schwierige Finanzlage der Reichsbahn gestattet. Bei der häufig erörterten und in der Rheinverkehrspolitik im Vordergrund stehenden Frage der Einführung allgemeiner Wasserumschlagstarife muß jedoch — so führt die Reichsbahndirektion Karlsruhe weiter aus — darauf hingewiesen werden, daß die Oberrheinhäfen von Ludwigshafen-Mannheim (einschl.) an aufwärts im Jahr 1913 einen Gesamtverkehr von 15 175 000 t, im Jahr 1925 einen solchen von 14 587 000 t aufwiesen. Das stellt einen Rückgang des Oberrheinverkehrs gegenüber dem Vorkriegsjahr von nur 3,7 v. H. dar, während die Reichsbahn selbst im Jahr 1925 gegenüber 1913 einen allgemeinen Güterverkehrsrückgang von über 30 v. H. — also das Zehnfache des Verlustes der Oberrheinschiffahrt — erfahren mußte. Daß Mannheim im Umschlagsverkehr allerdings stärker eingebüßt hat, als dem durchschnittlichen Verkehrsrückgang des Rheinverkehrs entspricht, erklärt sich ganz natürlich aus der technischen Entwicklung, denn die Schiffahrt drängt seit 1913 mit verbesserten Betriebsmitteln stärker nach den südlichsten Häfen hin, wobei aber nicht etwa Straßburg den Zuwachs auf sich ziehen konnte. / Es dürfte daher seitens der Wirtschaftskreise doch angebracht sein, bei Beurteilung der Tarifpolitik der Reichsbahn sich diese Zahlen zu vergegenwärtigen, um nicht zu solchen falschen Schlüssen zu gelangen, wie es hin und wieder geschieht.“ / In einer zu den Auslassungen der Reichsbahndirektion Karlsruhe veröffentlichten Erwiderung bestreitet der Reedereiverein Mannheim nicht, „daß die Reichsbahndirektion Karlsruhe die bewährte Tradition der früheren Badischen Eisenbahnverwaltung aufrecht erhalten möchte. Es steht aber fest, daß alle ihre Bemühungen an dem Verhalten der Zentralverwaltung, der nunmehrigen Reichsbahngesellschaft gescheitert sind. Gerade in diesen Tagen hat der als Verteidiger der Eisenbahntarifpolitik bekannte Reichsbahndirektor Dr. Spieß in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ in einer Erörterung über die Möglichkeit einer Zusammenarbeit von Eisenbahn und Wasserstraße die außerordentlich offene Erklärung abgegeben, daß an die Stelle der früheren badischen Tarifpolitik zu Gunsten der Oberrheinhäfen, insbesondere von Mannheim nunmehr die bewußte Begünstigung der Reichsbahn für die deutschen Seehäfen und die Donauumschlagsplätze zu treten hätte. Dies sei die notwendige Folge der Entwicklung von der Staatsbahn zur Reichsbahn. Diese Erklärung ist eine glatte Ableugnung der bei dem Uebergang der badischen Landeseisenbahnen an das Reich durch die Reichsbahn übernommene Verpflichtung, auch weiterhin den Bedürfnissen und Interessen der früheren Eisenbahnbesitzer Rechnung zu tragen. Es dürfte deshalb Sache der badischen Regierung sein, auch ihrerseits zu dieser Erklärung Stellung zu nehmen. / Wenn jedoch die Eisenbahndirektion Karlsruhe in ihrer Erklärung als sachliche Erwiderung auf die erhobenen Vorwürfe nichts anderes vorzutragen hat, als auf einige statistische Zahlen hinzuweisen, so muß dies lebhaft bedauert werden, denn gerade eben war in den verschiedenen Blättern darauf hingewiesen, daß die Statistik über die Verkehrszahlen fehlerhaft sei. Die Vorkriegszahlen und Nachkriegszahlen beruhen auf verschiedenartigen Anschreibungen und Unterlagen. Heute sind z. B. die ganzen Umschlagszahlen in Mannheim-Ludwigshafen mitgezählt, die den Wasserverkehr über diese Plätze hinaus betreffen. Vor allen Dingen aber waren die Vorkriegszahlen aus den bekanntgegebenen Gründen unvollständig und endlich sind in der Erwiderung der Reichsbahndirektion Karlsruhe die Ludwigshafener Zahlen mit hereingenommen, die naturgemäß durch die gewaltigen Vergrößerungen der Badischen Anilinfabrik in Oppau eine vollständige Veränderung erfahren haben. Aber trotz dieser Verschiebungen in der statistischen Grundlage weist diese Statistik für Mannheim für das erste Vierteljahr 1926 nur noch 50% des entsprechenden Vorkriegsverkehrs nach. Ebenso irreführend ist der Hinweis der Reichsbahndirektion Karlsruhe darauf, daß gegenüber dem geringfügigen Verkehrsrückgang in den Häfen Mannheim-Ludwigshafen „die Reichsbahn einen Verkehrsrückgang von über 30% — also das Zehnfache des Verlustes der Oberrheinschiffahrt — erfahren mußte“. In diesen 30% stecken zunächst die durch die Gebietsabtrennungen entstandenen naturgemäßen Verkehrsverkleinerungen, die die deutsche Rheinschiffahrt übrigens durch den Verlust ihrer Absatzgebiete in Elsaß-Lothringen und Schweiz selbstverständlich ebenfalls zu beklagen hat. Im übrigen ist aber von der Reichsbahn selbst zu wiederholten Malen anerkannt worden, daß der Eisenbahnverkehr wieder auf Vorkriegshöhe angekommen ist. Auf der Düsseldorfer Güterumschlags- und Verkehrswoche im Herbst 1925 hat der Reichsbahndirektor Tecklenburg in seinem Vortrag wörtlich erklärt: „Der Verkehr der Reichsbahn bewegt sich z. Zt. — gemessen an den tonnenkilometrischen Leistungen und unter Berücksichtigung der Gebietsverkleinerung — auf annähernd der gleichen Höhe wie in der Vorkriegszeit.“ / Wer aber überhaupt noch eines exakten Nachweises dafür bedarf, in welchem Umfange der Verkehr in den Mannheimer Häfen erstorben ist, den laden wir zu einer Besichtigung der Hafenanlagen ein. Gerade die Reichsbahndirektion Karlsruhe, die bisher den badischen Hafen verwaltete, wird als beste Kennerin des Umfangs der Tätigkeit im Hafen aus früherer Zeit das uneingeschränkte Zugeständnis machen müssen, daß die heutige Tätigkeit nur noch ein kümmerlicher Schatten der früheren Zeit ist. Besser und lauter als jede Statistik verkündet das kleine Häuflein der noch vorhandenen Umschlagsarbeiter, die endlose Reihe der beschäftigungslos ins Blaue ragenden Krane und die Oede und Leere der Lagerhäuser die Not der Mannheimer Häfen.“

Die Betriebsreform der Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der Hauptausschuß des Preußischen Landtages beriet am 2., 7. und 8. Juni 1926 in zwei Lesungen den Gesetzentwurf betreffend die Uebertragung der Hafenanlagen in Duisburg an eine Aktiengesellschaft. Zu dem Entwurf, über den bereits in der Aprilnummer der „Z. f. B.“ S. 149 berichtet wurde, waren von den Deutschnationalen verschiedene Abänderungsanträge eingebracht. Danach sollte u. a. bestimmt werden, daß der Gesellschaftsvertrag dahin ergänzt wird, daß die Staatsrechte gemäß den Bestimmungen über die Interessen und die Betriebsgemeinschaft vom 1. Oktober 1925 für den Fall einer Auflösung der Aktiengesellschaft gewahrt bleiben. Eine Veränderung in der Verteilung des Aktienkapitals soll der Zustimmung des Landtages bedürfen. Ferner wurden von den Deutschnationalen zwei Entschließungsanträge eingebracht, wonach im Falle der Ausübung des Unternehmerrechtes die Stadt Duisburg nach dem vollen Werte der von ihr abgetretenen Objekte entschädigt werden und das Uebernahmerecht nur Platz greifen soll, wenn die Auflösung der Aktiengesellschaft zum Zwecke der wirklichen Beendigung des Gemeinschaftsverhältnisses zwischen Staat und Stadt erfolgt, und nicht in dem Falle, wenn trotz der Auflösung der Aktiengesellschaft dieses Gemeinschaftsverhältnis unter veränderten Bedingungen oder Formen fortgesetzt werden solle. Auch das Zentrum hatte eine Reihe von Abänderungsanträgen eingebracht. / Abgeordneter Haas (Soz.) wies als Berichterstatter darauf hin, daß die Vorlage vor zwei Jahren einmütige Ablehnung gefunden hatte, weil die Staatsinteressen nicht genügend gewahrt erschienen. Ministerialdirektor Jaques empfahl die Annahme der Vorlage unter Hinweis auf deren Bedeutung. Der Duisburger Hafen verbindet das Herzstück der deutschen Wirtschaft mit dem größten deutschen Strom. Die Umformung sei notwendig, weil sich Schwierigkeiten aus dem Instanzenzuge ergeben haben. Praktische Wirkungen auf das Verhältnis von Staat und Stadt wird die Neuregelung kaum haben. Abgeordneter von Kries (Dn.) spricht sich trotz grundsätzlicher Bedenken für den Entwurf aus, da die Bildung einer Aktiengesellschaft vorteilhaft erscheine. Er fordert insbesondere, daß bei einer etwaigen Auflösung, die er praktisch kaum für gegeben hält, dem Staat das Recht bleibe, die Hafenanlage zurückzukaufen, allerdings mit der Einschränkung, daß der volle Wert zu zahlen sei. Abgeordneter Langer (D. Vp.) begrüßte die Erfüllung der Wünsche der Stadt Duisburg. Die Entwicklung werde abhängig sein von der weiteren Gestaltung der wirtschaftlichen Lage. Eine bessere Regelung für die Hafenbeamten brauche nicht die gefürchtete Rückwirkung auf die Bergwerks- und Elektrizitäts-Gesellschaften zu haben. Abgeordneter Schmedding (Z.) bezeichnete als Voraussetzung für die Zustimmung das in dem deutschnationalen Antrag festgelegte Heimfallsrecht und empfiehlt die Entsendung von fünf Landtagsmitgliedern in den Aufsichtsrat. Abgeordneter Falk (Dem.) erkennt an, daß die Vorlage mehr die Interessen des Staates wahrt als die alte. Abgeordneter Ebersbach begrüßte die Zustimmung der Parteien zu dem deutschnationalen Antrag über das Heimfallsrecht. Die Aktiengesellschaft werde ihren Betrieb nur dann vorteilhaft führen können, wenn sie mit einem befriedeten Personal zusammen arbeite. Daher müssen die Rechte der Beamten über die Regierungserklärung hinaus gesichert werden. Die Anpassung der Dienstvorschriften an die Vorschriften der Reichsbahnbeamten sei abzulehnen. Ministerialdirektor Jaques erklärte sich mit dem Heimfallsrecht einverstanden und lehnte die Entsendung von Arbeitervertretern in den Hafenbeirat ab, da die Arbeiter ihre rechtliche Vertretung durch den Betriebsrat hätten. Wenn Abge-

ordnete in den Aufsichtsrat entsandt würden, so müsse diese mehr als 18 Mitglieder haben, um eine Ueberstimmung der Regierung zu verhüten. / Oberbürgermeister Dr. Jarres sieht den Schwerpunkt der Bedenken der Stadt in dem Heimfallsrecht. Er hofft, daß die städtischen Körperschaften trotz der Bedenken zustimmen werden. An eine Entlassung von Beamten werde nicht gedacht. / Nach einem kurzen Schlußwort des Berichterstatters wurde die Vorlage in der 1. Lesung mit einigen Aenderungen angenommen. Ministerialdirektor Jaques erklärte, daß auf Grund der Abänderungen des § 7 über die Beamtenrechte die Regierung starke Bedenken habe. Darauf wurde eine kurze zweite Lesung des Entwurfs beschlossen. In dieser legte die Regierung dem Ausschuß eine Erklärung vor, wonach zwischen ihr und der Stadt Duisburg Einigkeit darüber besteht, daß bei der Uebertragung der staatlichen und städtischen Häfen in Duisburg auf eine Aktiengesellschaft die zurzeit im Dienste der Häfen befindlichen Berufsbeamten eine materielle Einbuße nicht erleiden sollten. Ferner ist in der Erklärung gesagt, daß sich für den Fall, daß eine Einbuße infolge der Umstellung der Häfen jetzt oder später sich ergibt, Staat und Stadt verpflichten, als die einzigsten Aktionäre der neuen Gesellschaft einen Ausgleich herbeizuführen. Die Erklärung wurde vom Ausschuß zur Kenntnis genommen und es wurde die Bestimmung der Ausschußfassung, wonach gesetzlich festgelegt werden sollte, daß die im Dienste der Aktiengesellschaft zurückgelegte Dienstzeit auf die ruhegehaltsfähige Dienstzeit in gleicher Weise angerechnet werden soll, wie wenn die Dienstzeit im Staatsdienst verbracht wäre, gestrichen. Festgehalten wird daran, daß fünf Mitglieder des Landtages im Aufsichtsrat sitzen sollen. Auf Vorschlag des demokratischen Abgeordneten Falk wurde die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder von 18 auf 21 erhöht. Das Heimfallsrecht ist in die Vorlage neu hineingekommen, aber nur für den Fall, daß die Gesellschaft endgültig aufgelöst wird. Gestrichen wurde die Bestimmung, daß der fiskalische Hochfelder Hafen auf Verlangen der Stadt Duisburg in das Eigentum der Stadt übergehen kann. / Der Gesetzentwurf wird in den nächsten Tagen das Plenum des Landtages beschäftigen.

Rheinverkehrsfragen. Zu Beginn dieses Monats traten die Vertreter der Handels- und Industriekammern sowie der bekannten industriepolitischen Körperschaften vom Ober-, Mittel- und Niederrhein unter Vorsitz von Generaldirektor Welker-Duisburg zu einer Beratung über die schwebenden Rheinverkehrsfragen zusammen. Das Schiffahrts- und Hafenwesen des Rheinstromgebietes befindet sich in einer immer schärfer werdenden Krisis. Noch in diesen Tagen hatte der Reichsverkehrsminister Dr. Krohne mit seinen Räten anläßlich seines Besuches der badischen und hessischen Regierung in Karlsruhe, Mannheim und Mainz Gelegenheit, sich durch Augenschein von dem fast völligen Stilliegen der Landanlagen und dem Tiefstand der Beschäftigung in der Schiffahrt eindrucksvoll zu überzeugen. Auch die allgemeinen, amtlichen und nichtamtlichen Interessenvertretungen des Rheinstromgebietes beginnen ihr besonderes Augenmerk auf diese Verhältnisse zu richten. In der Zusammenkunft wurden eine Reihe von Einzelmaßnahmen zum Schutze des Rheinverkehrs beraten, wie die Beseitigung der Hafenabgabenlasten bei Hochwasser, die Vermeidung neuer beabsichtigter Erschwernisse in der Untersuchung der Rheinschiffe, die Ermäßigung von Schiffahrtsabgaben für die kanalisierten und regulierten Wasserstraßen des Westens usw. Eine ablehnende Stellung nahmen die anwesenden Wirtschaftsvertreter einmütig gegen die Belastung der Wirtschaft mit einer vor dem Kriege völlig unbekanten Stundungsgebühr bei der Eisenbahnfrachtzahlung an die Verkehrskreditbank ein. Es wurde als unverständlich bezeichnet, wie es angesichts der gegenwärtigen Lage der Wirtschaft verantwortet werden kann die bloße Einziehung der Frachteinnahmen zu einer Einnahmequelle zu machen und der deutschen Volkswirtschaft Kosten aufzuerlegen, die, in der Jahressumme betrachtet, eine ganz erhebliche Höhe ausmachen. Ihr Hauptaugenmerk richtete die Versammlung auf die schwebenden Eisenbahntariffragen, insbesondere auf die Einführung bestimmter, in einem Sonderausschuß der Körperschaften bereits umfassend durchgearbeiteter Ausnahmetarife für die rheinischen Umschlagsplätze. Die Einführung dieser Tarife wird als eine der wichtigsten Maßnahmen für die Belebung des Rheinverkehrs im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse betrachtet. Endlich wurde beschlossen, daß die einzelnen Handelskammern und Körperschaften in ihrem Bezirke den bisherigen Wirkungen des seit 1920 bestehenden Eisenbahntarifschemas durch selbständige Untersuchungen nachgehen. Dieses Schema wird gegenwärtig von der Reichsbahnverwaltung überprüft, die sich daraus ergebenden Abänderungsvorschläge sind für die Wirtschaft von großer Bedeutung. Es wird Wert darauf zu legen sein, daß das einschlägige statistische Material, namentlich des Jahres 1925, alsdann auch den Körperschaften zur selbständigen Beurteilung der Wirkungen der beabsichtigten Aenderungen auf die Wirtschaft frühzeitig und vollständig unterbreitet wird. Die Sitzung stand insgesamt unter dem Zeichen eines erfreulich einmütigen und lebhaften Interesses an der gemeinschaftlichen Regelung der Rheinverkehrsfragen.

Oberrhein-Ausbau. Am 5. und 6. Juni tagte in Ueberlingen (Bodensee) die Badisch-Schweizerische Kommission für den Ausbau des Rheins von Basel bis zum Bodensee. Den vertraulichen Beratungen der Kommission lagen die die Herstellung neuer und die Erweiterung bereits bestehender Kraftwerke am Rhein betreffenden Fragen zu Grunde, besonders der von der Schweiz aufgestellte Entwurf für die Bodensee-Regulierung. Nach diesem Entwurfe würde sich eine Senkung des Hochwasserstandes des Bodensees um 70 bis 80 Zentimeter ergeben, die Hochwassergefahr am Bodensee würde dadurch beseitigt sein; auch die Leistungsfähigkeit der Kraftwerke am Oberrhein würde erheblich erhöht werden, ebenso könnten die Schiffahrtsverhältnisse am Rhein verbessert werden. Dieser Vorschlag fand allseitiges Interesse, so daß also in baldiger Zukunft erwartet werden darf, daß das große Werk der Rhein- und Bodensee-Regulierung der Ausführung entgegengeht.

Hundertjahrfeier der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrt. Am 11. Juni 1926 feierte die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft Köln ihr hundertjähriges Bestehen. Auf dem mit Flaggen und Grün geschmückten Dampfer „Blücher" konnte der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln eine große Anzahl von Festgästen begrüßen, die sich zu dem erhebenden Festakte eingefunden hatten. Unter den Anwesenden waren neben Vertretern der Reichs- und Staatsbehörden Reichsverkehrsminister Dr. Krohne, als Vertreter der Reichsregierung Reichsarbeitsminister Dr. Brauns, Staatssekretär Dr. Dönhoff als Vertreter der preußischen Staatsregierung, Dr. Amelunxen als persönlicher Vertreter des preußischen Ministerpräsidenten Braun, ferner der Reichskommissar für die besetzten Gebiete, Freiherr Langwerth von Simmern, Gesandter Dr. Seeliger und Landeshauptmann Dr. Horion, zahlreiche Vertreter der städtischen Behörden und viele Persönlichkeiten aus Schiffahrt, Industrie und Handel, sodann eine Abordnung der Beamten und Arbeiter und vier Jubilare, die bereits 50 Jahre im Dienste der Gesellschaft stehen, zu bemerken. Mit dem Zentralverein für Deutsche Binnenschiffahrt hatten auch die meisten Körperschaften der Deutschen Binnenschiffahrt Vertreter entsandt. In all den Reden kam der feste Wille zum Ausdruck, allzeit die deutsche Flagge auf dem Rheine zu behaupten. Direktor Thiele von der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft betonte in seinem Festvortrag, daß die rheinische Romantik für uns einen stahlharten Beigeschmack bekommen hat. Rheinische Dampfschiffahrt treiben, heißt auch für die Gesellschaft nicht nur Personen und Güter befördern, es sei eine deutsche Aufgabe. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne überbrachte die Glückwünsche der Reichsregierung, gedachte der Verdienste der Gesellschaft während des Ruhrkampfes und betonte, daß in Zukunft nach wie vor



Dampfer Vaterland

der letzte Gedanke dem Rhein gelte. Staatssekretär Dönhoff überbrachte die Wünsche der preußischen Staatsregierung. Weitere Reden hielten Oberbürgermeister Dr. Adenauer, Landeshauptmann Dr. Horion, Geheimrat Dr. Hagen, Generaldirektor Welker, der Rektor der Universität Köln Stier-Somlo, Ernst Brües und Freiherr von Oppenheim. Mit dem gemeinsam gesungenen Deutschlandlied fand der Festakt sein Ende. Dann gingen die Festgäste auf den neuen Dampfer „Vaterland", um eine herrliche Fahrt in die Gegend von Linz zu machen. Der neue Dampfer, der dem vor 6 Wochen in Dienst gestellten Dampfer „Rheinland" sehr ähnelt, ist wie dieser ein Prachtschiff, das sich bald die Zuneigung der Rheinländer erwerben wird. Vorn auf dem Hauptdeck liegt der zum ersten Male stützenlose Rauchsalon. In einem warmen Rot gehalten bietet er behaglichen Aufenthalt und freie Aussicht nach vorn und beiden Seiten. Auf dem Hinterdeck befindet sich der helle und geräumige Speisesaal, der für 160 Personen bequem Platz bietet. Ueber diesen Räumen bildet das Promenadendeck eine große freie Fläche, die nur in der Mitte durch das Maschinen-Oberlicht, den Kessel-Schacht und die Kommandobrücke unterbrochen ist. Der Dampfer „Vaterland" ist für die regelmäßigen Schnellfahrten Köln—Mainz bestimmt.

Stapellauf des größten Rheinschiffes. Auf der Maschinenfabrik und Schiffswerft von P. Smit jr. in Rotterdam lief kürzlich für Rechnung der holl. Transport-Gesellschaft das bisher größte Rheinschiff unter der Baunummer 388 glücklich vom Stapel. Das Schiff hat eine Länge von 128 m, eine Breite von 14,30 m und eine Höhe von 3,10 m. Es wird das größte Schiff, das den Rhein befahren wird. Die Ladefähigkeit beträgt 4 000 t bei einem Tiefgang von 2,90 m. Das Fahrzeug, das speziell für den Erz- und Kohlentransport erbaut wurde, hat keine Luken, es bleibt also ein offenes Schiff.

Neuer Kahntyp auf dem Rhein. Auf der Werft der Firma Ewald Berninghaus (Duisburg) ist ein neuer Riesenkahn, der für die Vereinigungsgesellschaft rheinischer Braunkohlenbergwerke m. b. H. Köln bestimmt ist, Braunkohle 33, von Stapel gelaufen. Der Kahn ist trotz seiner Größe gefällig in der Form. Er ist 110 Meter lang, 13 Meter breit, 3 Meter tief und hat eine Bordhöhe von 3 Meter. Die Tragfähigkeit beträgt 3000 t. Der Schiffsrumpf umfaßt 14 Laderäume, die von 16 wasserdichten Schotten umgeben sind: mittschiffs liegt das geräumige Herft. Die den gewaltigen Größenverhältnissen entsprechenden Anker werden durch zwei Ankerwindmotoren bedient, auf gleiche Weise wird auch das Steuer, ein Flettnerruder, von dem umbauten Steuerstuhl aus bedient. Die Wohnbauten sind sehr zweckmäßig, in gesundheitlich einwandfreier Form angelegt. Das Wasser, Frischwasser, wird aus einem Tank in die Wasserleitung geleitet. Mit Braunkohle 33 ist ein neuer Weg im Kahnbau beschritten, da durch die Verwendung solcher Riesenkähne der Verkehr bedeutend rationeller gestaltet werden kann.

Ruhrschädenersatz, Vergütung von Transportmehrkosten. Dem Reichsministerium für die besetzten Gebiete ist ein Härtefonds zur Erstattung von Transportmehrkosten zur Verfügung gestellt worden, d. h. von Kosten, die dadurch entstanden sind, daß Betriebe des besetzten Gebietes Ersatzverkehrsmittel oder andere als die ihnen in gewöhnlichen Zeiten zugänglichen Beförderungswege benutzt haben. Für den Ersatz kommen nicht die vollen so entstandenen Transportkosten, sondern nur die Mehrkosten in Betracht. / Erstattungsfähig sind grundsätzlich nur solche Transportmehrkosten, die nach dem 26. Oktober 1923 entstanden sind. Für die vor diesem Tage entstandenen Mehrkosten kommt ein Ersatz nur in Frage, wenn sie infolge des plötzlichen Abbruchs des Entschädigungsverfahrens am 26. Oktober 1923 trotz vorheriger Anmeldung bei den damals bei den Reichsbahndirektionen bestehenden Verkehrsausschüssen nicht mehr erledigt wurden. Eine Aufwertung der bis zum 26. Oktober 1923 gezahlten Beträge ist ausgeschlossen. / Antragsberechtigt sind nur Angehörige des Deutschen Reiches mit Ausnahme der Körperschaften des öffentlichen Rechts. Der Antragsteller muß sich in einer ernsten wirtschaftlichen Notlage befinden. Die Anträge sind bis zum 31. Mai d. J. bei den zuständigen Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern und Landwirtschaftskammern einzureichen.

Kundgebung für den Aachen—Rhein-Kanal. Der Ernst der Wirtschaftslage im Aachen—Stolberger Industriegebiet, seine wirtschaftlichen und allgemeinen Gefahren für die benachbarten Gebiete, insbesondere für den Hafen Neuß, dessen natürliches Hinterland das Gladbach-Aachener Gebiet ist, kam mit erschreckender Deutlichkeit in einer Tagung zum Ausdruck, zu der sich auf Einladung der Industrie- und Handelskammer Aachen, M.-Gladbach, Neuß und Stolberg, die Wirtschaftsverbände dieser Kammerbezirke und die Hafenverwaltung Neuß am Montag, den 3. Mai ds. Js., im Sitzungssaal der Neußer Kammer zusammengefunden hatten. Syndikus Bruckner von der Industrie- und Handelskammer Stolberg berichtete über die katastrophale Wirtschaftslage des Gebietes, dem in seiner abgesonderten Lage durch die Tarifpolitik der Reichsbahn die Verbindung mit seiner natürlichen Abfuhrstraße, dem Rhein, abgeschnitten ist und über die bisher vollkommen vergeblich gebliebenen Versuche, Regierung und hauptsächlich Reichsbahn zum Einschreiten zu bewegen. In der Aussprache kam die starke Erbitterung aller beteiligten Kreise, vor allem über das Verhalten der Reichsbahn zum Ausdruck, welches ein weites wirtschaftlich und staatlich gleich wertvolles und wichtiges Gebiet, nachdem es in der Kriegs- und Nachkriegszeit aufs schwerste für die Allgemeinheit gelitten, der Verkümmerung anheimfallen läßt und damit zehntausende Existenzen der Vernichtung überliefert. Den nach Meinung der Sachverständigen unter Zustimmung der Wirtschaft allein möglichen Weg zur Rettung zeigt folgende einmütig gefaßte Entschließung:

„Die heute in Neuß gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden ihres Bezirkes tagenden Industrie- und Handelskammern Aachen, M.-Gladbach, Stolberg und Neuß erheben schärfsten Einspruch gegen die bisherige Vernachlässigung ihres Wirtschaftsgebietes, die dazu führen muß, daß Bergbau, Industrie und Handel dieser Gebiete immer mehr gelähmt werden und schließlich zum Erliegen kommen. / Eine durchgreifende Rettung kann nur die sofortige Durchführung des Kanalprojektes Aachen—M.-Gladbach—Neuß bringen. Die Versammlung fordert daher mit vollem Nachdruck, daß die Regierung dieses Projekt nunmehr in Angriff nimmt. / Da bis zu seiner Vollendung auch bei sofortiger Inangriffnahme noch eine Reihe von Jahren vergehen werden, muß für die Zwischenzeit Vorsorge getroffen werden. Die beste Möglichkeit hierfür ist die Einführung eines Ausnahmetarifes Aachen—Neuß zur Förderung des Binnenumschlags dieses Gebiets."

Ein Arbeitsausschuß wurde gewählt und beauftragt, nochmals den Versuch zu machen, den Forderungen der Entschließung Geltung zu verschaffen. Zu dem Ergebnis dieser Bemühungen soll in einer demnächst stattfindenden weiteren Versammlung Stellung genommen werden.

Der Ausbau der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße im Jahre 1925. Im Mittelpunkt des Jahres 1925, über welches die Rhein—Main—Donau-A.-G. nunmehr Bericht erstattet, — siehe auch „Firmennachrichten" — steht die nach langen Kämpfen erfolgte Einigung zwischen der Gesellschaft und der Bayernwerk A.-G. in der Frage der Abgrenzung der beiderseitigen Versorgungsgebiete. Auf Grund derselben erhielt die Rhein—Main—Donau-A.-G. die Möglichkeit, die längst vorbereiteten Anleiheverhandlungen nach Uebernahme der Garantie durch Reich und Bayern zum Abschluß zu bringen. Durch die Aufnahme der 6 Mill. 7 %igen Dollaranleihe und durch Darlehen des Reiches und Bayerns in Höhe von rund 27 Mill. RM. (zahlbar in drei Jahresraten), war die finanzielle Basis für die Weiterarbeit der Gesellschaft gelegt worden. Nach dem Bericht ist jetzt die Durchführung des für die nächsten Jahre aufgestellten Bauprogrammes, nämlich die Fertigstellung der im Bau befindlichen Anlagen und die Ausführung von drei Staustufen am unteren Main von Aschaffenburg aufwärts sichergestellt. Schon im Geschäftenjahre 1925 konnten die Arbeiten erfreulich gefördert werden. / Beim Kachlet wurde von der Schiffahrtsanlage die Südschleuse fertiggestellt und im September dem Betrieb übergeben. An der Nordschleuse wurden die Sprengarbeiten vollendet, das Unterhaupt ganz und das Oberhaupt zum Teil fertiggestellt. Von den 6 großen Wehröffnungen waren bis Ende 1925 drei fertiggestellt. Am Krafthaus wurden die Tiefbauarbeiten für die acht Turbinen-Aggregate fertiggestellt. Die beiderseitigen Staudämme mit ihren Nebenanlagen sind in der Hauptsache fertig, die Ausführung der acht Pumpstationen ist in Angriff genommen. Die Herstellung der Turbinen und Generatoren schreitet programmmäßig fort. / Die Staustufe Viereth bei Bamberg wurde betriebsfertig hergestellt. Nach Abwicklung des Probelaufes wurde das Werk von der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken G. m. b. H. am 25. Februar übernommen. Die Stromerzeugung betrug rund 15 Mill. Kilowatt-Stunden. Die Leistung wird in ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb

dauernd voll ausgenützt. Die Stromübertragung nach Nürnberg und Würzburg erfolgt durch die Leitungsnetze des Ueberlandwerkes Oberfranken und des Bayernwerkes. Die in Viereth geschaffenen Schiffahrts- und Kraftwerksanlagen entsprechen vollständig den gehegten Erwartungen. / Das Kraftwerk Untere Mainmühle in Würzburg hat bei praktisch voller Ausnützung der verfügbaren Leistung zufriedenstellend gearbeitet und rund 2,6 Mill. Kilowattstunden erzeugt. Ueber die Stromverwertung war ursprünglich ein Vertrag mit dem Kreis-Ueberlandwerk Unterfranken abgeschlossen. In diesen Vertrag ist an Stelle des Ueberlandwerkes die Stadt Würzburg eingetreten, deren Elektrizitätswerk schon vorher nahezu die gesamte Stromerzeugung aufgenommen hatte. / Die Entwurfsbearbeitung für den Vortrieb der Groß-Schiffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Würzburg, für die Strecken Bamberg—Nürnberg und für den Lechzubringer wurden weitgehend gefördert.

Der Güterverkehr auf den bayerischen Wasserstraßen im Jahre 1925. Nach den Zusammenstellungen des Bayerischen Statistischen Landesamtes hat der Güterverkehr auf den bayerischen Wasserstraßen im Jahre 1925 gegenüber den Jahren 1922 und 1913 — für den Verkehr auf dem Rhein waren 1924 und 1923 nur dürftige Angaben möglich — die nachstehende Entwicklung genommen. Dabei wird unter Gesamtverkehr der Ankunftverkehr aller bayerischen Hafenplätze und Abgangsverkehr der wichtigeren bayerischen Hafenplätze verstanden:

Gesamtverkehr.

Jahr	Insgesamt in 1000 Tonnen	In % des Standes von 1913
1913	3 945,5	100,0
1922	4 096,0	103,8
1925	5 158,0	130,7

Der Gesamtverkehr hat also 1925 gegenüber 1913 um 1 213 000 Tonnen, d. i. nahezu $^1/_3$, zugenommen. Die Zunahme entfällt gänzlich auf den Verkehr in den wichtigeren Hafenplätzen und zwar auf deren Ankunftsverkehr. Hier sind es namentlich die Kohlen, die in erheblich vermehrtem Umfange auf dem Wasserwege nach Bayern gelangten. Die Kohlenzufuhr auf dem Wasserwege ist im Jahre 1925 gegenüber 1913 um 1 672 369 t gestiegen.

Ein neuer Elbe—Oder-Kanalplan. Ein neues Kanalprojekt gelangte in der letzten Sitzung der Industrie- und Handelskammer für die Niederlausitz zur Besprechung. Es handelt sich dabei um den bereits seit etwa zehn Jahren behandelten Plan, eine direkte Kanalverbindung zwischen Elbe und Oder zu schaffen, und dabei das bedeutsame Niederlausitzer Industriegebiet an das deutsche Kanalnetz anzuschließen. Mehrere Entwürfe sind dafür bereits ausgearbeitet worden, die aber nicht für die endgültige Ausführung in Betracht kommen konnten. Nunmehr hat die Industrie- und Handelskammer mit finanzieller Unterstützung des Niederlausitzer Braunkohlenbergbaues einen neuen Plan für die Führung des geplanten Elbe—Spree—Oder-Kanals ausarbeiten lassen. Nach diesem läuft der Kanal von Mühlberg a. E. über Elsterwerda, das bereits im Profil für 1000 t Schiffe regulierte Bett der Schwarzen Elster benutzend, über Seichtemberg, Ressen, Radensdorf, westlich an Cottbus vorbei, auf einer Brücke über die Spree führend, nach dem Schwielochsee, folgt dann zum Teil dem Laufe der Spree bis zum Oder—Spree-Kanal oberhalb der Kersdorfer Schleuse. Der Kanal soll acht Schleusen erhalten, seine Spiegelbreite 32 Meter, die Sohlenbreite 16 Meter betragen. Vom Oder—Spree-Kanal soll dann eine Abzweigung über den Beeskower See nach Frankfurt a. O. weitergeführt werden. / Der Kanal soll neben seiner Bedeutung als Verkehrsstraße noch zwei andere Aufgaben lösen: Einmal ergibt sich die Möglichkeit, die Wasserverhältnisse im Spreewald zu regulieren, zum anderen wird der Kanal auch die Grundwasserverhältnisse von Berlin verbessern, dadurch, daß die Bergbauwässer, die bisher nach dem Gebiet der Schwarzen Elster abgeführt wurden, dem Spreegebiet zugeleitet werden. / Die Kosten des Kanals einschließlich des Abstiegs nach Frankfurt a. O. sind auf 117 Mill. Mark veranschlagt worden. Von der Ausführung des Kanals erhofft namentlich der Braunkohlenbergbau der Niederlausitz erhebliche Vorteile. Von ihm wird darum das Kanalprojekt lebhaft unterstützt.

Die deutsche Freihafenzone der Tschechoslowakei. Die deutsch-tschechoslowakischen Verhandlungen über die Frage, in welcher Weise der Anspruch der Tschechoslowakei auf eine Freihafenzone in Hamburg und Stettin nach den Bestimmungen des Versailler Vertrages ihre Verwirklichung finden soll, schweben schon seit langer Zeit. Neuerdings wird aus Prag berichtet, daß diese Verhandlungen sich letzthin schwierig gestaltet hätten und man mit der Anrufung eines Schiedsgerichtes rechne. Diese Meldung trifft, wie der Industrie- und Handelszeitung in Berlin zuverlässig berichtet wird, nicht zu. Die Verhandlungen sind allerdings noch nicht zu einem bestimmten Ergebnis gelangt, es ist jedoch zu erwarten, daß auf Grund der von deutscher Seite ausgearbeiteten Vorschläge eine Einigung in nicht allzulanger Zeit erfolgen wird.

Technische Neuerungen im Lübecker Hafen. Am 10. Mai wurde eine neue Massengut-Krananlage von 5 t Tragfähigkeit am Konstinkai dem öffentlichen Betrieb übergeben. Diese neue Anlage hat einen Ausleger von 16 m über Kaikante, so daß er über die breitesten Fahrzeuge hinüber arbeiten kann. Der Kran hat eine besondere Katze am Ausleger, um die Umladung von Kahn in Seeschiff oder umgekehrt möglichst einfach gestalten zu können. Zum Beladen von Eisenbahnwagen befindet sich eine Schüttvorrichtung im Portal. Mit dem Kran kann sowohl ein Greifer als auch ein Selbstentleerer bedient werden, im letzteren Falle können sperrige Massengüter in Kübel geschüttet und durch den Kran selbsttätig entleert werden. Besonders wertvoll für den Verkehr ist die Möglichkeit der Verwiegung der umzuschlagenden Güter durch den Einbau einer selbsttätigen, geeichten und von der Zollverwaltung anerkannten Wage, welche es gestattet, die Güter während des Umschlages selbst einwandfrei zu verwiegen. Außerdem sind am Konstinkai zwei weitere Kräne von 2½ t Tragfähigkeit mit Ausleerern von 12 m Länge über Kaikante ausgerüstet worden. Dadurch ist es möglich, auch mit diesen Kränen einen Umschlag zwischen Binnenschiffen (Elbkähnen) und Seeschiffen und umgekehrt zu bewerkstelligen. Auch diese Kräne sind für Greiferbetrieb, Kasten- oder Einzelstückumschlag eingerichtet. Mit dem Bau der pneumatischen Getreideförderanlage am Lagerhaus der Kaufmannschaft ist bereits begonnen worden. Die Anlage wird eine Leistungsfähigkeit von mindestens 100 t pro Stunde haben. Es wird damit gerechnet, daß diese Anlage am 1. August d. J. in Betrieb genommen wird. Mit dieser Einrichtung können alle vorhandenen Umschlags- und Bearbeitungsarbeiten für Getreide (Löschen oder Beladen von Schiffen in bezw. von Lager, in oder aus Waggons, Verwiegen, Sacken, Lüften usw.) vorgenommen werden.

Frachtermäßigung für die Erzeinfuhr über Stettin. Ab 1. Juni 1926 hat die Deutsche Reichsbahn den A. T. 7c für Eisenerz, auch agglomeriert oder brikettiert, Manganerz (Braunstein), Schwefelkies- und Kupferkiesabbrände, nicht kupferhaltige oder entkupferte, sowie Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen, Abfälle, eisenhaltige, der chemischen Industrie, Eisenschlacken, Eisen- und Stahlhammerschlag und Walzensinter weiter ermäßigt. Der Tarif galt bisher von Stettin nach den oberschlesisch-polnischen Grenzübergängen Bobrik, Borsigwerk, Gleiwitz und Ludwigsglück. Die hierfür gültigen Frachten wurden um etwa 15 bis 20% ermäßigt. Gleichzeitig wurde der Tarif jedoch als Binnenumschlagstarif auf die Plätze Cosel-Hafen und Oppeln-Hafen ausgedehnt, und zwar in der Beförderung von diesen Umschlagsplätzen nach Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Ludwigsglück und Oderberg. Die Tarifermäßigung ist gebunden an die Auflieferung von gleichzeitig mindestens 200 t oder an Frachtzahlung für dieses Gewicht. Die Frachtbriefe müssen den Inhaltsvermerk tragen: „Auf der Versandstation vom Schiff umgeschlagen und zur Eisen- und Stahlerzeugung in Deutsch-Oberschlesien oder der Tschechoslovakei bestimmt". Während die Frachtsätze nach den oberschlesisch-polnischen Grenzübergängen sofort bei der Auflieferung gewährt werden, werden die Sendungen nach Oderberg zunächst nach dem allgemeinen Erzausnahmetarif 7 berechnet und die Frachtsätze des speziellen Erzausnahmetarifs 7c im Rückvergütungsweg gewährt, wenn mindestens ein Viertel der vom 1. Juni bis 31. Dezember 1926 auf dem gemischten Wasser- und Bahnweg und dem reinen Bahnweg von Stettin über Oderberg beförderten Gesamtmengen, mindestens aber 100 000 t nach dem Tarif Nr. 30 des deutsch-tschechoslovakischen Seehafenverkehrs auf dem reinen Bahnwege abgefertigt worden sind. Der Frachtunterschied für die nach Oderberg beförderten Mengen wird im Rückvergütungswege durch die Reichsbahndirektion Oppeln erstattet, wenn der Antrag binnen drei Monaten nach Ablauf der Auflieferungsfrist unter Beifügung eines Verzeichnisses der beförderten Mengen gestellt wird. / Gleichzeitig mit dieser Ermäßigung wird der Tarif Nr. 30 des deutsch-tschechoslovakischen Seehafenverkehrs unter bestimmten Bedingungen für die Strecke Stettin—Oderberg von 806 auf 625 tschechische Heller per 100 kg ermäßigt, und zwar für Eisenerz, Schwefelkiesabbrände und Manganerz. Die Bedingungen sind folgende:

Es müssen geschlossene Züge zur Beförderung aufgegeben werden. Der ermäßigte Frachtsatz wird nur gewährt, wenn mindestens ein Viertel der vom 1. Juni bis 31. Dezember auf dem gemischten Oder-Bahnweg oder dem reinen Bahnweg von Stettin über Oderberg beförderten Gesamtmengen, mindestens aber 100 000 t nach diesem Tarif abgefertigt worden sind. Den Frachtunterschied vergütet die Reichsbahndirektion Oppeln auf Antrag innerhalb drei Monaten nach Ablauf der Auflieferungsfrist. Diese Tarifermäßigungen der Deutschen Reichsbahn stärken den Wettbewerb Stettins gegen die in letzter Zeit stark gewachsene Einfuhr nordischen Eisenerzes über Danzig erheblich. Dem Hafen Danzig kamen die außerordentlich billigen polnischen Inflationsfrachten zugute. Ein weiteres Nachgeben der deutschen Reichsbahnfrachten ab Stettin hätte die Oderschiffahrt, für die das Erz im Bergwärtsverkehr ein unentbehrliches Gut ist, empfindlich geschädigt. Diese Schädigung hat die Reichsbahn dadurch vermieden, daß sie in den speziellen Erzausnahmetarif 7c auch die oberen Oderumschlagsplätze Cosel und Oppeln aufgenommen hat.

Schiffbau für das Ausland. Im Zusammenhang mit den kriegswirtschaftlichen Verhältnissen war am 17. Januar 1918 der Bau von See- und Binnenschiffen für das Ausland in Deutschland verboten worden. Schon 1923 hat die Reichsregierung den gänzlich veränderten Verhältnissen dadurch Rechnung getragen, daß der Schiffsbau für das Ausland und auch der Verkauf im Bau befindlicher Schiffe an das Ausland restlos freigegeben wurde. Hierauf wird im besonderen Zusammenhange mit in letzter Zeit bei Regierungsstellen eingegangenen Anfragen hingewiesen. Der Verkauf schon in Fahrt befindlicher Schiffe ins Ausland bedarf aber auch heute noch der Genehmigung des Reichsverkehrsministeriums.

Rettungswesen und 1. Hilfe bei Unfällen. Vom 7.—11. September d. J. wird unter dem Ehrenvorsitz des Prinzen Heinrich der Niederlande in Amsterdam der III. Internationale Kongreß für Rettungswesen und erste Hilfe bei Unfällen stattfinden. Die beiden früheren Kongresse wurden in Frankfurt a. M. (1908) und in Wien (1913) abgehalten. Der Arbeitsplan sieht u. a. auch Vorträge über „Rettungswesen auf See und an Binnen- und Küstengewässern" vor. In Deutschland hat sich auf Anregung der Niederländischen Regierung ein Deutsches Nationalkomitee aus Vertretern aller mit dem Rettungswesen in Beziehung stehenden Behörden, Körperschaften und Verbänden gebildet, dessen Vorsitzender der Präsident des Reichsgesundheitsamtes, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. Bumm ist. Stellvertretender Vorsitzender ist der Direktor der Reichsbahn-Gesellschaft, Gruppenverwaltung Bayern, Staatssekretär a. D. v. Frank in München.

Internationale Gesellschaft für Photogrammetrie. Die Gesellschaft wird in den Tagen vom 22.—25. November d. J. ihre Generalversammlung als internationalen wissenschaftlichen Kongreß in den Räumen der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg veranstalten. Die Bedeutung der Photogrammetrie für die Landesaufnahme und für Ingenieurvermessungen, insbesondere als Stereophotogrammetrie bei bergigem Gelände, ferner für die Architekturvermessung (Staatliche Meßbildanstalt), Körper-, Kriminal- und Röntgenvermessungen, sowie für die Vermessung von Meereswellen und dergleichen hat sich durch zahlreiche Arbeiten erwiesen. In letzter Zeit ist das wichtige Gebiet der Landesaufnahme vom Luftfahrzeug sowie die Luftbildmessung hinzugekommen. Es ist beabsichtigt, bei diesem Kongreß durch eine allgemein zugängliche Ausstellung einen Ueberblick über das Gesamtgebiet der Photogrammetrie zu geben, sowie in einigen allgemein verständlichen Vorträgen Aufklärung über die verschiedenen Fragen der Bildmessung und der Luftbildverwendung zu bringen. Für Fachleute und Freunde der Photogrammetrie sind Sondervorträge, Berichte über die Arbeiten im Ausland und Besichtigungen verschiedener Institute vorgesehen. Interessenten können Näheres durch Regierungsrat Koerner, Berlin-Halensee, Karlsruher Straße 1 erfahren.

Die Wünschelrutenfrage. Der Verband zur Klärung der Wünschelrutenfrage, München, Karlsplatz 17, II, wendet sich in einem Aufruf an die Kreise der Industrie und des Bergbaues, an die Landwirtschaft und deren Vertretungen sowie an die Regierungen der Länder mit der Bitte, dem Verbande, der heute aus Mangel an Geldmitteln zu fruchtbarer Arbeit nicht fähig ist, neue Mitglieder zu werben und die vom Verband herausgegebenen Schriften — seit 1912 liegen 9 Hefte vor (Verlag Conrad Wittwer, Stuttgart) — neu zu stärken. In dem Aufruf wird darauf hingewiesen, daß die Erforschung des Wünschelrutenproblems jetzt in ein Stadium getreten ist, das die endgültige Klärung der einschlägigen Streitfragen erwarten läßt. Von Seiten der Rutengänger liegen eine Reihe unleugbarer praktischer Erfolge vor und wissenschaftliche Experimentaluntersuchungen haben bewiesen, daß hier ein absolut ernst zu nehmendes Problem vorliegt. In diesem Sinne sprechen sich sowohl hervorragende Physiologen wie Sommer, Haenel u. a. aus. / Vor allem aber gebietet die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Wünschelrutenfrage, daß alle an der Auffindung von Bodenschätzen interessierten Kreise, sowohl der Wissenschaft als auch der Industrie und Finanz zusammenwirken, um völlige Klarheit über diese Frage zu schaffen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Besuch westdeutscher Handelskammern in Holland. Ende Mai d. J. machten 18 westdeutsche Industrie- und Handelskammern — im ganzen 150 Teilnehmer — eine Studienreise nach Amsterdam und Rotterdam zur Besichtigung der dortigen Hafenanlagen. Einem in der „Kölnischen Zeitung" vom 2. 6. 26 veröffentlichten Reisebericht entnehmen wir: Der Amsterdamer Hafen zeigte gleich eine von starkem Optimismus beseelte großzügige Tatkraft der Hauptstadt des Landes, der der Staat in weitherziger Weise entgegenkommt. Hier ist vieles gebaut, das sich erst in der Zukunft auswirken kann. Aber immer weiter wird gebaut und geplant. Bereits 38 Millionen Gulden, von denen 9½ Millionen die Stadt aufbrachte, hat der Kanal, der Amsterdam mit der Nordsee verbindet, gekostet. Weitere 20 Millionen Gulden, von denen 28 v. H. die Stadt trägt, werden für die neuen großen Schleusen in Jjmuiden, die im Jahre 1928 fertig sein sollen und eine Länge von 400 m, eine Oeffnungsweite von 50 m und eine Fahrtiefe von 15 m haben werden, aufgewandt. Diese kostspieligen Bauten zeigen nicht nur stolzen Wagemut, sondern auch den Reichtum der Stadt und des Staates, der dem Besucher auch sonst immer wieder entgegentritt. Man braucht nur daran zu erinnern, daß in der Stadt Amsterdam in den letzten Jahren 6000 neue Wohnhäuser entstanden sind, wie denn überhaupt nichts in Holland sinnfälliger in die Erscheinung tritt als die großzügige Bautätigkeit, die in ihrer künstlerischen Selbständigkeit und Eigenwilligkeit eine ganz besondere Note trägt. Amsterdam ist der holländische Einfuhrhafen für Kolonialwaren, die Grundlage des holländischen Handels und Reichtums. Hier ist der Kaufmann herrschend, während Rotterdam das Reich des Reeders ist. Das macht schon sofort ein Blick auf diesen Hafen deutlich. Da braust, pocht, hämmert das Leben, da fühlt man Weltweite, da hat man das Glücksgefühl der Seefahrt. Die Holländer sind in einer Zwickmühle, wenn sie von ihren beiden Häfen sprechen. Sie wollen für beide werben und doch wiederum, je nach der Herkunft, nur für einen. „Amsterdam und Roterdam, Rotterdam und Amsterdam, beide Häfen sind gleich, aber vergessen Sie nicht Amsterdam" drückte sich vorsichtig der stellvertretende Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer in Amsterdam aus, und nicht viel anders klang der Widerhall in Rotterdam. Hier pries man den offenen Hafen, in den die Seeschiffe ohne Schleusen hineinfahren können, dort den hinter Schleusen liegenden, von Ebbe und Flut unberührt bleibenden Hafen, der gleichsam ein einziges Dock bilde, dessen Becken alle ohne Zeitverlust erreicht werden könnten. Diese Meinungsverschiedenheit mögen die Holländer unter sich schlichten. Die Besucher bekamen jedenfalls von beiden Häfen einen nach jeder Richtung hin ausgezeichneten Eindruck. / „Wir kommen als Kaufleute zu Kaufleuten", sagte Dr. Wiedemann (Köln) in einer Ansprache, ein Wort, das in den Reden der Holländer immer wiederkehrte. Damit war auch gleichzeitig die Bedeutung der Reise der westdeutschen Handelskammern klar umrissen. Es handelte sich um eine Werbung für die holländischen Seehäfen. Aber beim letzten Empfang durch die holländischen Behörden klang doch ein Ton an, daß es nicht allein das „Geschäft" sei, das Holland und Deutschland verbinde. Es war in dem neuen Rotterdamer Rathaus, dessen solide Pracht Bürgerstolz und Bürgerkraft atmet. „Wer von Rotterdam spricht, denkt an seinen Hafen, wer von einem Hafen spricht, denkt an das Hinterland, wer von dem Hinterland spricht, denkt an Rheinland und Westfalen", sagte in einer feierlichen Stunde im Rathaus Oberbürgermeister Dr. Wytema, und diesen Gedanken spann in packenden Worten Dr. Most weiter, der die Schicksalsverbundenheit des Rheins und seines Mündungsgebiets betonte. Der

Lauf der Geschichte hat es mit sich gebracht, daß die Bewohner der Niederlande eigene staatliche und kulturelle Wege gegangen sind. Darüber darf das verhältnismäßig schnelle Heimischwerden des Rheinländers in Holland nicht hinwegtäuschen. Auch die Stammesverwandschaft soll man nicht immer betonen. Die Holländer sind, wie der deutsche Gesandte im Haag, Freiherr v. Lucius, in einer Ansprache betonte, andere Menschen als die Deutschen. Man muß sie, wie jedes andere Volk, verstehen lernen. Dieses Verständnis wird dann von selbst die richtige Einstellung, auch in wirtschaftlichen Dingen, bringen.

Der Maas—Waal-Kanal. Der Schiffahrtskanal von der Maas zum Waal, dessen Bau im Jahre 1915 beschlossen wurde und der jetst fertiggestellt ist, bedeutet einen weiteren Fortschritt im Netz der vorzüglichen Großschiffahrtswege der Niederlande. Er verläßt die Maas bei Mook, erreicht den Waal unterhalb Nymegen und schafft so eine kurze Verbindung zwischen Limburg und dem Osten und Norden des Landes.

Verkauf sequestrierter Rheinschiffe. Am 7. 5. 26 fand in Brüssel die zweite und endgültige Versteigerung der der deutsch-belgischen Schiffahrts-Gesellschaft „La Meuse" gehörenden 49 Rheinschiffe statt. Die Schiffe wurden bekanntlich bei der am 23. 4. 26 stattgefundenen 1. Versteigerung (siehe „Z. f. B.", Heft 5/1926, Seite 195) der Gesellschaft „Plouvier" in Antwerpen unter Vorbehalt zum Preise von 7 Millionen zugeschlagen. Da die Kaufsbedingungen schwer waren — das Objekt durfte nur en bloc an einen Belgier verkauft werden —, war die Konkurrenz der kleinen Firmen ausgeschlossen. Aus diesem Grunde wurde auch bei der endgültigen Versteigerung kein Uebergebot gemacht, so daß die Firma „Plouvier" das Objekt mit 7 Millionen Frs. erwarb. Der Zeitpunkt des Verkaufs der weiteren 14 sequestrierten Schiffe der Gesellschaft Rhenus ist unbekannt.

Das Schicksal der an Frankreich ausgelieferten deutschen Rheinschiffe. Das französische nationale Schiffahrtsamt hat den von Deutschland abgetretenen Rhein-Kahnraum von 254 150 t an folgende Firmen verkauft: an die „Société Alsacienne de navigation rhénane" 21 Kähne von insgesamt 64 800 t Fassungsvermögen, an die Gesellschaft „Le Rhin" 52 Kähne von zusammen 65 265 t, an die „Société Française de navigation rhénane" 70 Kähne von zusammen 83 756 t, an das „Comptoir rhénan de transports fluviaux" 22 Kähne von zusammen 30 151 t und an die „Compagnie de transports rhénans" 5 Kähne von 5 246 t. Die abgetretene Schleppkraft von zusammen 23 760 PS sind durch das nationale Schiffahrtsamt der „Société d'Etudes pour la navigation du Rhin" abgetreten und von dieser an die „Compagnie generale pour la navigation du Rhin" cediert worden. Letztere nutzt diese Schleppkraft auf der Strecke Ruhr—Basel aus, während die „Société française de remorquage sur le Rhin" vermittelst alter Dampfer von der Seine den französischen Schleppbetrieb auf der Strecke Ruhr—Meer sichert.

Reparationslieferungen für den Ausbau französischer Wasserstraßen. Die deutschen Naturalleistungen an Frankreich sind bisher fast ausschließlich durch die Lieferung irgendwelcher Rohstoffe erfolgt. Wie kürzlich dem „Tag" aus Paris berichtet wurde, haben der französische Minister für öffentliche Arbeiten und der Finanzminister Vereinbarungen in der Richtung getroffen, daß die deutschen Naturalleistungen zukünftig hauptsächlich für folgende Zwecke Verwendung finden sollen. Zunächst wird beabsichtigt, die Bremsvorrichtungen der französischen Güterwagen zu verbessern. Außerdem soll die Elektrifikation des französischen Eisenbahnnetzes in Angriff genommen werden. Die deutschen Naturalleistungen sollen ferner dazu dienen, Flüsse, wie die Dordonge, schiffbar zu machen. Außerdem sollen die großen Häfen bessere Lösch- und Ladevorrichtungen erhalten und die Hafenbecken sollen tiefer ausgeschachtet werden, damit größere Schiffe die französischen Häfen anlaufen können. Der Lauf der Seine soll reguliert werden, damit Ueberschwemmungen nicht mehr vorkommen können. Zum Schluß soll das französische Kanalsystem eine Verbesserung erfahren, und zwar hauptsächlich im Norden Frankreichs. Auch die Landstraßen sollen eine Aufbesserung erfahren. Angeblich sind die ersten Kontrakte mit deutschen Firmen bereits getätigt worden. Im Jahre 1927 soll endgültig mit der Aufnahme der Arbeiten begonnen werden. / Wie die Deutsche Bergwerks-Zeitung zu berichten weiß, sind auf Grund der Verständigung zwischen dem deutschen und französischen Tiefbaugewerbe und der französischen Regierung nunmehr die ersten beiden Ausschreibungen auf Ausführung von Tiefbauprojekten auf Reparationskonto erfolgt. Die erste Ausschreibung betrifft umfangreiche Schleusenbauten an der Seine, die zweite den Ausbau des Verdon. Die Ausschreibungsfrist für das erste Projekt ist am 31. Mai, die für das zweite am 10. Juni abgelaufen. Die Kosten für die beiden Aufträge betragen annähernd 30 Millionen.

Die Leistungsfähigkeit des Straßburger Hafens. Im Anfang des Monats Mai besserte sich der Wasserstand so weit, daß die Fahrt nach der Schweiz aufgenommen werden konnte. Dieser Zeitpunkt fiel etwa auf einen Monat später wie in früheren Jahren. Die Fahrt nach Straßburg-Kehl konnte während $^{3}/_{4}$ des Monats mit voller Ladung durchgeführt werden. / Diese Tatsache, im Verein mit einem heftigen Rückgang des Franken und dem englischen Bergarbeiterstreik, brachte für Straßburg Rekordzahlen im Verkehr und Umschlag mit 314 429 t. / Fast der gesamte Verkehr nach Basel wanderte im Transit nach Straßburg ab. / Es sind dies rd. 44 000 t mehr wie in den Monaten April und Februar des Jahres und etwa 28 000 t mehr wie bisher überhaupt im Rheinverkehr in Straßburg umgeschlagen wurden. / Dieser große Ladungsandrang wurde in Straßburg infolge der neuen Umschlagseinrichtungen gut abgewickelt; dabei kam der Wallhafen als Umschlagshafen noch nicht einmal in Frage. Auch die Schweiz leidet wie Deutschland schwer unter dem „Valuta-dumping" seiner südlichen und westlichen Nachbarn. In der Rheinschiffahrt kommt dies in dem geringen Ladungsangebot zum Ausdruck.

Die Regulierungsarbeiten des Rheinfalls von Kembs. Der französischen Kammer ist kürzlich unter der Geschäftsnummer 2883 der Entwurf zugegangen, der die Konzession der Verbesserungsarbeiten des Rheinfalls von Kembs an die Société des Forces Motrices du Haut-Rhin überträgt. Auf besonderen Antrag der Interessenten, und zwar einiger Großindustrieller und Handelskammern in Ostfrankreich und im Elsaß sollen die Arbeiten von Kembs abgetrennt werden von dem allgemeinen Rheinbauprogramm. Besonders die Stadt Mühlhausen i. Els. ist stark interessiert an diesen Arbeiten. Die obengenannte Gesellschaft hat die Konzession für diese Bauten bereits am 3. Juni 1919 erworben und scheint die gesamten Rheinbauten zwischen Hüningen und Straßburg an sich reißen zu wollen. Der Kostenvoranschlag für die Nutzbarmachung des Wasserfalls von Kembs sieht im einzelnen folgende Positionen vor: 1. Zufahrtskanäle und Errichtung des Elektrizitätswerks 91 Mill. Franken; 2. Elktrotechnische Maschinen 39 Mill. Franken; 3. Navigations-Arbeiten und zwei Schleusen 40 Mill. Franken; 4. Arbeiten auf Schweizer Gebiet (Reparaturen an den Basler Kanalisationsanlagen) 16 Mill. Franken; das sind insgesamt 186 Mill. Franken. Hinzu kommen noch 65 Mill. Franken für die Errichtung eines Staudammes und Nebenanlagen. Die vorgesehene Auslage von insgesamt 251 Millionen übersteigt den Voranschlag des ersten Projekts aus dem Jahre 1921 um nicht weniger als 121 Millionen Franken. Diese Erhöhung wird zurückgeführt auf die allgemeine Preissteigerung sowie auf die größere Anlage des Staudammes im Interesse der Rheinschiffahrt. Ob die genannte Gesellschaft oder der Staat selbst den Damm ausführen werden, steht noch nicht fest. Die Interessenten bemühen sich jedenfalls, die Arbeiten so rasch wie möglich in Angriff zu nehmen, um die Vorteile auszunutzen, die ihnen Artikel 358 des Versailler Vertrages zuspricht, der Frankreich auf dem ganzen Lauf des Rheins zwischen den äußersten Punkten der französischen Grenzen das ausschließliche Recht gibt auf die durch die Nutzbarmachung des Stromes erzeugte Kraft. Gleichzeitig aber sieht dieser Artikel unter Abschnitt B ausdrücklich vor, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet werden muß. Diese Vergütung wird in Geld oder Kraft geleistet. In dem Artikel heißt es ferner, daß die Ausübung dieser Rechte durch Frankreich weder im Rheinbette noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffahrt beeinträchtigen oder sie erschweren darf.

Französische Binnenschiffahrtsstatistik im Jahre 1925. Das Journal Officiel vom 7. April veröffentlicht in einer Statistik die Ergebnisse der französischen Binnenschiffahrt in den Jahren 1924/25. Hiernach sind im Jahre 1925 insgesamt 37 130 761 t auf französischen Flüssen oder Kanälen befördert worden oder rund 400 000 t mehr als im Vorjahre.

Bezeichuung	Tonnage der seit Anfang des Jahres befördert Gütermengen 1925	1924
Wasserstraßen Nordfrankreichs, des Pas — de Calais und der Somme	7 279 282	6 974 738
Strecken von Belgien bis Paris	3 348 988	2 945 874
Seine	11 741 663	12 283 763
Strecke von Paris bis Straßburg und östliche Wasserstraßen	6 956 292	6 451 097
Rhein	2 359 320	2 557 852
Wasserstraßen Mittelfrankreichs . . .	2 984 279	2 709 092
„ Südfrankreichs	1 624 524	2 047 779
„ Westfrankreichs	836 413	487 715
Auf den Gesamt-Wasserstraßen:	37 130 761	36 757 910

Die Durchführung der Po-Schiffahrt. Das Amtsorgan der italienischen Regierung veröffentlicht ein Dekret betr. die Genehmigung des Abkommens über die Vergebung der Arbeiten für gewisse Bauten zur Durchführung der Binnenschiffahrt im Tale des Po-Flusses. Das Abkommen datiert vom 17. Februar 1926 und wurde abgeschlossen einerseits zwischen dem Baumeister Guriati, dem Finanzminister Graf Volpi di Misurata als Vertreter der Staatsverwaltung und anderseits dem Präsidenten Vittorio Cini der italienischen Binnenschiffahrtsgesellschaft, einer Aktiengesellschaft mit Sitz in Venedig, welcher die Konzession für den Bau und den Betrieb der Wasserwege im Po-Tale erteilt wird. Die Pläne und Projekte sind von Ingenieur Enrico Coen-Cagli verfaßt und vom obersten Rat des Bauministeriums am 14. November 1925 genehmigt worden. Der Staat bezahlt daran einen Beitrag von 36 Millionen Lire und die interessierten Gemeinden und Städte 24 Millionen Lire, die der Staat aber vorläufig vorstreckt. I. R. F.

Monatsbericht aus den Donauländern.

In Oesterreich haben die nautischen Schwierigkeiten in der Stromenge des „Struden" in diesem Jahre bereits eine ganze Reihe von Unfällen verursacht. Bei einem holländischen Schiffszug hat sich neuerlich durch das Reißen der Trosse infolge des wuchtigen Anpralls der Strömung auf die Breitseite eines Schlepps eine Havarie ereignet, die leicht arge Folgen gehabt hätte, wäre es nicht gelungen, auf einer Sandbank zu ankern.

Die Tschechoslowakei wendet, wie an dieser Stelle seinerzeit berichtet, dem Hafen von Preßburg großes Interesse zu. Aber der Hafenverkehr vermehrt sich hier so rasch, daß der Ausbau der Umschlagsvorrichtungen und Einlagerungsmöglichkeiten damit nicht Schritt hält. Daher hat die Handels- und Gewerbekammer von Preßburg beschlossen, für den Hafen finanzielle Aufwendungen zu machen. Von diesem Beispiel angeregt, beabsichtigt auch die Stadtgemeinde, große Zuschüsse bereitzustellen.

In Ungarn sind die Einfuhrgebühren für Kohle von 1 auf 4 Prozent erhöht worden. Diese Maßregel wird mit der außerordentlich schweren Lage des heimischen Kohlenbergbaus begründet. Auch die Frachttarife für Kohle erfahren eine Erhöhung.

In Bulgarien veröffentlichte das Statistische Amt die Ein- und Ausfuhrziffern der Häfen für 1924. Kommen diese statistischen Angaben auch reichlich spät, so ermöglichen sie doch einen Ueberblick, der des Interesses nicht entbehrt. Die bulgarischen Donauhäfen Vidin, Lom-Palanka, Nikopol, Rakovo, Svischtov, Somovit und Rustschuk weisen folgende Verkehrsziffern auf:

	Einfuhr		Ausfuhr	
	t	Wert in 1000 Lewa	t	Wert in 1000 Lewa
1921	125 773	500 836	125 876	500 086
1922	128 715	579 649	87 339	680 965
1923	122 364	879 162	122 364	879 162
1924	194 140	1 117 293	133 607	1 302 807

Es ergibt sich also ein rasches Anwachsen des Hafenverkehrs innerhalb dieser vier Jahre: Die Einfuhr ist der Menge nach um ungefähr 60 Prozent, dem Werte nach um 100 Prozent gestiegen, die Ausfuhr der Menge nach um nur 6 Prozent, dem Werte nach aber um 60 Prozent gestiegen. Die Ein- und Ausfuhr der bulgarischen Häfen am Schwarzen Meer ist zwar wesentlich größer, sie betrug 1924 Ein: 121 294 t um 2 402 561 tausend Lewa. Aus: 219 106 t um 2 575 771 tausend Lewa; sie ist aber eineswegs in demselben Tempo angewachsen, wie der Verkehr in den Donauhäfen des Landes, was die Wertziffer anbelangt. Denn während diese in der Donau-Ein- und Ausfuhr 1921 je 500 Millionen ausmachten, hatten die der Schwarzen Meerhäfen in demselben Jahre bereits 1 622 931, bezw. 1 274 127 tausend Lewa erreicht. Die Binnenschiffahrt nimmt also an dem Anwachsen des Außenhandels Bulgariens größeren Anteil als die Seeschiffahrt. Nur ein Sechstel der Ein- und Ausfuhr des Landes geht über den Landweg. Wie bereits berichtet, hat Rumänien seine Ausfuhrtaxen für landwirtschaftliche Produkte sehr wesentlich herabgesetzt, dies aber zu einem Zeitpunkt, da diese Maßregel der Getreidekampagne und somit der Schiffahrt an der unteren Donau nicht mehr zu gute kommen konnte. Ueberraschender Weise hat nun aber die Wirtschaftsdelegation dem Ministerrat vorgeschlagen, die Ausfuhrtaxe für Getreide, Hülsenfrüchte und Vieh ganz aufzulassen. Von Wichtigkeit wird wohl auch die vorgeschlagene Herabsetzung des Frachttarifs für Petroleum sein.

Dr. F. W.

Oesterreichische verkehrswissenschaftliche Gesellschaft. Die überragende Bedeutung, die der Ausgestaltung des Verkehrswesens für das Wirtschaftsleben zukommt, hat nun auch in Oesterreich zur Gründung einer Gesellschaft geführt, die es sich zur Aufgabe macht, die geistige Verbindung zwischen Wissenschaft und Praxis herzustellen, um auf diese Weise beide zu fördern und zu heben. Die Gesellschaft trägt den Namen „Oesterreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft". Die Gesellschaft soll ein Sammelpunkt für alle Bestrebungen auf dem Gebiete der Verkehrswissenschaft sein. Die Zwecke der Gesellschaft werden durch wissenschaftliche Vorträge, sachliche Erörterungen wichtiger Tagesfragen des Verkehrswesens, Besichtigungen und Studienreisen gefördert werden. Der Vorstand der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellchaft setzt sich wie folgt zusammen: Professor Franz Dörfel (Vorsitzender), Sektionschef a. D. Dr. Franz Hilscher (1. Vorsitzender-Stellvertreter), Prokurist Moritz Stör (2. Vorsitzender-Stellvertreter), Tarifkonsulent der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für Oesterreich Josef Reif, Tarifkonsulent Bruno Schweder, Ministerialrat a. D. Dr. Jaschke, Beamter, Professor Robert Findeis, Kommerzieller Direktor Dr. Alfred Neumann, Rechtsanwalt Dr. Karl Schweinburg.

Energiewirtschafts- und Verkehrsausstellung Wien 1927. In einer Sitzung des Arbeitsausschusses des Ausstellungsausschusses für die im kommenden Jahr in Wien stattfindende Energiewirtschafts- und Verkehrsausstellung wurden unter dem Vorsitz des Handelsministers Dr. Schürff die Grundzüge der Ausstellung endgültig festgelegt. Die Energiewirtschaftsausstellung wird umfassen: a) bewegte Luft, b) Schwerkraft (Wasserkräfte), c) Wärme, (Speicher- und Verbrennungswärme) und Wärmeumwandlung, d) elektrische Energie (Umformung, Leitungswesen, Speicheranlagen), e) chemische Energie und f) Lichtenergie. Mit der praktischen Anwendung der Energiewirtschaft werden in der Verkehrsausstellung folgende Gruppen im Zusammenhang stehen: Landverkehr (Bahn- und Straßenverkehr), Wasser- und Luftverkehr, Nachrichtenverkehr (Presse, Post, Telegrafie, Fernsprech-, Funk- und Radioverkehr), ferner Verkehrsschutz, Fremdenverkehr und Verkehrswerbung.

Tschechoslowakische Wasserstraßenprojekte. Auf Grund der Ministerialverordnung zum Wasserstraßengesetz vom Jahre 1903 fand vor kurzem in Pardubice die vorgeschriebene Versammlung zur Sicherstellung der Trasse für den projektierten Elbe—Oder-Kanal statt, die amtliche Besichtigung des ersten Kanalabschnittes von Pardubice bis Usti n. O. Neben der Ueberprüfung der für die Wasserstraße bestimmten Fläche, Häfen und Umladeplätze in verwaltungstechnischer, geschäftlicher und wirtschaftlicher Hinsicht und der Beurteilung, inwieweit die Interessen der Wasserwirtschaft berücksichtigt wurden, wurden auch die bisherigen landwirtschaftlichen Meliorationen in Erwägung gezogen. Es soll nach Möglichkeit dahin gewirkt werden, daß in Verbindung mit der projektierten Wasserstraße auch die für die Landwirtschaft nötigen Verbesserungen, namentlich die Bewässerung und Entwässerung zur Durchführung gelangen. Die projektierte Kanalstraße im Abschnitt Pardubice—Usti n. O. zweigt von der Elbe oberhalb von Pardubice in der Nähe der Ortschaft Hurky ab, nähert sich im Anschlusse an die Eisenbahnstrecke Pardubice—Chocen an den Loucná-Fluß, folgt diesem Fluß bis Zámrsk und nimmt dann parallel mit der Bahnstrecke die Richtung gegen Chocen. Hier tritt sie in ein dichter gruppiertes Terrain, in welchem sie an das Tal der Stillen Adler gewiesen ist. Sie berührt Brandys n. O. und folgt dann der Stillen Adler bis Usti n. O., wo der erste Abschnitt des Kanals endet. / Auf Grund der bei der Besichtigung vorgebrachten Wünsche und der diesbezüglichen Gutachten wird ein Detailprojekt ausgearbeitet und die Höhe der zu seiner Verwirklichung notwendigen Kosten festgestellt werden. / Den Gegenstand der nächsten Amtshandlung bildet der mährische Abschnitt des Kanals in der Strecke Zábreh bei Olmütz—Prerov und der letzten der noch restliche und am höchsten gelegene Teil Usti n. O.—Zábreh. Die Breite des Kanals beträgt im Wasserniveau 34 Meter, mit dem anschließenden Terrain durchschnittlich ca. 70 Meter. Der Zeitpunkt der Verwirklichung des Projekts hängt natürlich von der Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel ab. Das Projekt könnte nach Ansicht der zuständigen Kreise durch eine aus den Interessenten unter Beteiligung des Staates und der Industrie zusammengesetzte Gesellschaft realisiert werden, auch käme die Finanzierung durch ausländisches Kapital in Betracht. / Im Zusammenhange mit dem projektierten Bau des Elbe—Donau—Oder-Kanals hat der mährisch-schlesische Flußregulierungsausschuß dem Arbeitsministerium einen detailliert ausgearbeiteten Plan der Flußregulierungsarbeiten im Mähr. Ostrauer Gebiet vorgelegt. In einem beigeschlossenen Memorandum wird auf die Notwendigkeit der baldigen Verwirklichung dieses Kanalprojekts und die Errichtung eines Hafens in Mariánské Hory hingewiesen. Mit dem Bau des Elbe—Donau—

Oder-Kanals hängt auch die Regulierung sämtlicher Wasserläufe im Mähr. Ostrau-Karviner Gebiet zusammen, vor allem der Olsa, der Opavica und Ostravica.

Neue tschechische Binnenschiffahrtsämter. Die tschechoslowakische Regierung hat im 23. Stück der Sammlung der Gesetze und Verordnungen, Jahrgang 1926, unter Nr. 42 die Verordnung vom 23. März 1926 betreffend die Organisation einer Expositur des Stromschiffahrtsamtes für das Gebiet der Elbe mit dem Sitze in Außig und einer Expositur des Stromschiffahrtsamtes für das Gebiet der Donau mit dem Sitze in Komárno, veröffentlicht.

Vereinfachung der Zollvorschriften für den Schiffahrtsverkehr auf der Warthe. Der Binnenschiffahrtsverkehr auf der Warthe ist durch eine am 9. Februar in Kraft getretene, von dem Finanzministerium in Warschau erlassene Verordnung insofern erleichtert worden, als die bisher für diesen Schiffahrtsweg bestehenden Zollvorschriften eine Vereinfachung erfahren haben. Gemäß dieser Verordnung ist die Posener Zolldirektion in Zukunft ermächtigt worden, die auf dem polnischen Teil der Warthe eingeführten Schuten, Dampfer und Kähne von der bisher notwendigen Zollhinterlegung zu befreien, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt werden:

1. Aufstellung einer genauen Liste über die eingeführten und ausgeführten Schiffe und Kähne. (Die Liste wird ohne Beteiligung der einreisenden Schiffer von dem Zollbeamten aufgestellt).
2. Abgabe des Schiffsbriefes durch den Führer des Kahnes oder Schiffes gegen Quittung beim Eingangsgrenzzollamt. Dieser Schiffsbrief muß dem Führer des Fahrzeugs bei der Ausreise gegen Abgabe der s. Zt. erhaltenen Bescheinigung (Quittung) wieder ausgehändigt werden.
3. Die Firma muß sich in jedem Einzelfall verpflichten, den Zoll für die eingeführten Schiffe und Kähne zu bezahlen, falls die Schiffe in der vorgeschriebenen Frist nicht wieder ins Ausland zurückgehen. Die Verpflichtung muß von der Firma übernommen werden, an die die einzuführende Ware adressiert ist.) Dies kann sowohl diejenige Firma sein, die Empfängerin der Ware ist, wie auch die Speditionsfirma, die die Weiterleitung der Ware übernommen hat.

Polnischer Protektionismus. Im wirtschaftlichen Teil des „Kurjer Poznanski" vom 10. Juni Nr. 262 wird der Verkehr auf der Warthe von der hierfür hauptsächlich in Frage kommenden polnischen Expeditionsfirma C. Hartwig A.-G. Posen ziffernmäßig wie folgt angegeben: In der Zeit vom 1. April 1925 bis 15. April 1926 wurden auf dem Wasserwege Posen—Stettin—Hamburg nachstehende Sendungen verladen: Export: Zucker 35 600 t, Roggen 5 500 t, Weizen 350 t, Kartoffelmehl 6 500 t, zusammen 47 950 t. Import: Roggen 600 t, Weizen 350 t, schwed. Steine 2 000 t, Chilisalpeter 800 t, zusammen 3 750 t. / Bisher wird dieser Schiffahrtsverkehr vorwiegend durch deutsche Fahrzeuge bewirkt. Doch ist man, wie der „Kurjer" schreibt, bemüht, diesem „unerwünschten Zustand" ein Ende zu machen. Die Firma C. Hartwig, A.-G. soll bereits in entsprechenden Verhandlungen mit Weichselschiffahrtsgesellschaften stehen, die zugesagt haben, eigene polnische Kähne für die Wasserstraße Posen—Stettin—Hamburg zu liefern.

Zusammenarbeit von russischer Binnenschiffahrt und polnischer Eisenbahn. Wie sich jetzt bestätigt, haben sich in der Tat vor einiger Zeit russische Ingenieure in Warschau aufgehalten und mit Vorarbeiten für einen russisch-polnischen Schiffahrtsvertrag begonnen. / Eine Regelung der Binnenschiffahrtsverbindung zwischen Polen und Rußland wird insbesondere von Rußland erstrebt und zwar aus folgenden Gründen: Bis jetzt wurden die Warensendungen aus Ostrußland auf dem Wasserwege bis Kiew geführt, dort auf russische Eisenbahnwagen umgeladen und dann auf dem Schienenwege bis zur polnischen Grenze gebracht, wo wiederum eine Umladung der Ware auf Eisenbahnwagen mit mitteleuropäischer Spurweite erfolgt. Die meisten Transporte von Westeuropa nach Ostrußland werden auf demselben umständlichen Weg in umgekehrter Richtung ausgeführt. Das Zustandekommen eines polnisch-russischen Schiffahrtsvertrages würde zur Folge haben, daß der Transport ostrussischer Warensendungen auf dem Wasserwege bis Pinsk erfolgen kann, und somit nur eine einmalige Umladung der Waren vom Schiff auf (polnische) Eisenbahnwagen mit mitteleuropäischer Spurweite erforderlich wird.

Kanal Danzig—Galatz—Schwarzes Meer. Der „Politischen Korrespondenz" wird aus Bukarest geschrieben: Im Mai d. J. wurde die polnisch-rumänische Pressekonferenz in Galatz unter Vorsitz des rumänischen Ministers für Arbeit und soziale Fürsorge Françu-Jassi abgehalten. Die polnische Delegation stand unter der Führung von M. Beaupré. Die Konferenz setzte mehrere Ausschüsse für politische, kulturelle, wirtschaftliche und technische Fragen des Nachrichtendienstes ein. In den bei Beginn der Konferenz gehaltenen Ansprachen wurde eine Annäherung der Presse der beiden Länder auf Grundlage des bestehenden politischen Freundschaftsverhältnisses gefordert. Eines der gehaltenen Referate beschäftigte sich mit der Gründung eines polnischen Presseinstituts in Rumänien und eines rumänischen in Polen. Mehrere Referate bezogen sich auf das Projekt eines Kanals, durch den eine ununterbrochene Schiffahrtslinie Danzig—Galatz—Schwarzes Meer geschaffen werden soll.

Die litauische Binnenschiffahrt 1925. Das litauische Verkehrsministerium hat kürzlich Zahlen über den Verkehr auf den litauischen Wasserstraßen bekanntgegeben. Danach beträgt die schiffbare Strecke des Memelstroms von der polnischen Grenze bis zur Mündung der Memel (die Haffstrecke als Wasserstraße also mitgerechnet) 494 km, wovon aber regelmäßig durch Schiffe nur 345 km befahren werden. Auf dieser Strecke verkehrten 1925 unter litauischer Flagge aber nur 94 Schiffe, teils Raddampfer, teils Kähne. Die Schiffahrt besteht fast nur aus den regelmäßigen Passagierdampferlinien mit Raddampfern, die bei dem Fehlen von Eisenbahnlinien besonders wichtig sind. Im Jahre 1925 wurden mit diesen Linien 122 388 Personen befördert. Der Güterverkehr ist äußerst gering. In Kowno kamen auf dem Wasserwege nur 17 357 t Güter an, während 2564 t versandt wurden. Bei der Ankunft handelt es sich hauptsächlich um Kohlen und Düngemittel. Der vor dem Kriege sehr umfangreiche Holzumschlag in Kowno, in guten Jahren über 500 000 t, hat vollständig aufgehört.

Die europäische Konkurrenz in amerikanischen Binnengewässern. In der offiziösen kanadischen und Newyorker Schiffahrtspresse kehrt — wie das Hamburger Fremdenblatt zu berichten weiß — in letzter Zeit immer die Klage wieder, daß im kanadisch-amerikanischen Binnenverkehr eine umfangreiche europäische Konkurrenz sich breitmache, die in unfairer Weise die Frachtraten drücke. Es handelt sich um ausländische Schiffe mit ausländischer Besatzung, die für den ganzen Sommer ausgerüstet sind, im Anfange des Sommers eine Ladung nach Kanada bringen, den ganzen Sommer über auf den Seen bleiben und am Ende des Sommers wieder mit einer Ladung nach ihrer Heimat zurückkehren, nachdem sie keinen Pfennig, weder als Abgaben, noch als Gehälter, noch für die Ausrüstung in Kanada ausgegeben haben." Vor allem sind es Schiffer aus Ländern mit zerrütteter Währung, denen es auf Grund ihrer billigeren Lohn- und Betriebskosten möglich ist, unter dem amerikanisch-kanadischen Selbstkostenniveau zu fahren. Man weist in den amerikanisch-kanadischen Schiffahrtskreisen darauf hin, daß früher, als Montreal und die anderen kanadischen Häfen noch lange nicht den Ruf und ihre heutige Stellung erlangt hatten, Tonnageabgaben erhoben wurden. Mit dem Moment, wo diese Abgaben wegfielen, nahm die Zahl der nach diesen Häfen gehenden fremden Schiffe erheblich zu, und trotzdem man gewaltige Summen für die kanadischen Wasserwege, Schleusen und Sicherheitseinrichtungen ausgegeben hatte, ließ man die ausländische Tonnage von jeder Abgabe frei. Es scheint, daß besonders die norwegischen Schiffe, die in der laufenden Saison in ungewöhnlich großer Zahl für die Durchfahrt durch die kanadischen Kanäle zwischen Montreal und Buffalo gechartert sind, der Anlaß zu dieser Pressekampagne gewesen sind. Die kanadischen und amerikanischen Reeder weisen darauf hin, daß kein Abkommen darüber bestände, daß die norwegischen Schiffe die kanadischen Kanäle ohne Abgaben benutzten und daß es an der Zeit sei, die freie Benutzung dieser mit öffentlichen Geldern erbauten und unterhaltenen Kanäle der nationalen Schiffahrt vorzubehalten. Man bestritt sogar das Recht fremder Schiffe, in den kanadischen Kanälen zu fahren und begründet dies damit, daß für die Befahrung dieser Kanäle, jedenfalls für ihre abgabenfreie Befahrung, gegenseitige Abkommen notwendig wären, wie sie z. B. zwischen der Vereinigten Staaten, Kanada und England bestehen. Von welch finanzieller Bedeutung die Abgabenfrage für den kanadischen Staat ist, sucht man mit den Einnahmen nachzuweisen, die heute Amerika aus dem Panamakanal zieht.

Erschließung des Kongogebietes durch Schiffbarmachung des Kongo. Aus Kreisen des belgischen Ingenieurkorps liegt ein Projekt vor, den unteren Kongo zwischen Matadi und

Kinschassa für Seedampfer schiffbar zu machen und gleichzeitig die Wasserkräfte des Kongos für hydroelektrische Stationen auszunutzen. Der Plan weist darauf hin, daß ein umfangreiches Netz kleiner Wasserstraßen es heute bereits ermöglicht, die Produkte des inneren Kongogebietes bequem nach Stanley Pool bei Kinschassa zu bringen, daß jedoch von da ab bis Matadi der Kongo wegen seiner Stromschnellen nicht schiffbar sei und die Güter daher heute mit der Bahn weiterbefördert werden müssen. Die Leistungsfähigkeit dieser Bahn ist außerordentlich beschränkt und wird es trotz aller vorgeschlagenen Verbesserungen und Erweiterungen bleiben; jedenfalls wird diese Bahn nie in der Lage sein, den Verkehr des Kongogebietes glatt zu bewältigen. / Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Kongo bis Stanley Pool für seegehende Fahrzeuge schiffbar zu machen. Dies soll durch den Bau von 7 Schleusen geschehen, die für Schiffe von 10 000 Tonnen aufnahmefähig sind. Von Stanley Pool, Kinschassa oder Leopoldsville ab ist der Fluß weiter aufwärts ohnedies wieder für 3 000 bis 4 000 Tonnenschiffe fahrbar. Der zu überwindende Höhenunterschied beträgt 270 m, so daß für jede Schleuse eine Höhendifferenz von 40 m zu überwinden ist. Für die Durchfahrt dieser sieben Schleusen rechnet man mit einem Zeitverlust von nur 10 Stunden, so daß für die Gesamtstrecke Matadi-Kinschassa (450 km) 2 Tage gebraucht würden. Die Leistungsfähigkeit dieses Wasserweges würde dreißigmal größer sein als die der Eisenbahn und die Frachtkosten sich trotzdem um ein Drittel verringern. Die gewonnene Kraft, die zunächst auf 50 000, später auf 100 000 PS ausgebaut werden könnte, wäre für die Entwicklung des Kongogebietes ungeheuer wertvoll. Der Bau jeder Schleuse wird mit 100 Millionen Goldfranken, ihre Bauzeit mit 5 Jahren eingeschätzt. Man rechnet zunächst mit einem Verkehr von 2 Millionen Tonnen, dessen Verkehrsabgaben zusammen mit der Rentabilität der Kraftzentralen zur Verzinsung und Amortisierung des Kapitals ausreichen sollen.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschiffahrt. Dem von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erstatteten Tätigkeitsberichte für das Jahr 1925 entnehmen wir:

Der Ausschuß für die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschiffahrt hat unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten Italiens, Herrn Rossetti, im Laufe des Jahres 1925 zwei Tagungen abgehalten, die erste im März in Genf und die zweite im Oktober in Paris.

Gelegentlich seines allerersten Zusammentritts im Jahre 1924 hatte der Ausschuß in erster Lesung den Wortlaut eines Entwurfs zu einem Abkommen betreffs der Nationalität der Binnenschiffe angenommen und beschlossen, denselben der Zentralkommission vorzulegen, wobei er dieselbe auf „die Zweckmäßigkeit einer zweiten Lesung, während welcher es wünschenswert wäre, gegebenenfalls diesen Wortlaut mit den die Eintragung betreffenden Texten, wie sie sich aus den Arbeiten des Eichungs-Ausschusses ergeben, zu verschmelzen", aufmerksam machen wollte.

Außerdem hatte der Ausschuß einen Arbeitsplan vorbereitet, laut welchem er damit anfangen wollte, die Fragen der dinglichen Rechte (Eigentum, Hypotheken) und der bevorzugten Gläubigerrechte (Pfandrechte) sowie die Fragen des Zusammenstoßes und der Hilfeleistung zu bearbeiten. Alle diese Fragen sind bereits in der internationalen Konferenz für das Seerecht einem eingehenden Studium unterzogen worden. Für jede dieser Fragengruppen war ein Berichterstatter ernannt worden mit dem Auftrag, einen Fragebogen auszustellen, der an die Delegationen versandt werden sollte, um diesen Gelegenheit zu geben, dem Ausschuß über das gemäß der Gesetzgebung in ihrem Lande geltende System und gleichzeitig über die Wünsche der Interessenten zu berichten.

Im März 1924 wurde der Text betreffs der Nationalität der Binnenschiffe der Zentralkommission vorgelegt, die hierauf durch Beschluß vom 22. März den Ausschuß aufforderte, eine zweite Lesung dieses Entwurfs vorzunehmen. Als jedoch der Ausschuß im März 1925 in Genf zusammentrat, erklärten zwei Delegationen, daß ihre Regierungen durchaus nicht den Nutzen des Abschlusses eines derartigen Uebereinkommens sehen könten, und daß sie deshalb nicht in der Lage seien, bei seiner Ausarbeitung mitzuwirken. Unter diesen Umständen war es recht schwierig geworden, ein Abkommen unter der Zentralkommission abzuschließen. Die anderen Delegationen glaubten jedoch, auf das bereits erzielte Ergebnis, das ihrer Ansicht nach im Vergleich zu den früheren Verhältnissen einen Fortschritt bedeutete, nicht vollständig verzichten zu dürfen. Sie beschlossen deshalb, den inzwischen etwas abgeänderten Entwurf ihren Regierungen mit der Bitte um Unterzeichnung vorzulegen.

Die Ratifikationsurkunden sollten im Sekretariat des Völkerbundes hinterlegt werden. Nach einem Meinungsaustausch in der Zentralkommission beschloß dieselbe in ihrer Apriltagung 1925, nachdem sie festgestellt hatte, daß „der Grundsatz der Anerkennung der Flagge der Binnenfahrzeuge seit langem einen Bestandteil des öffentlichen internationalen Rheinrechts bildet" — diese Erklärung hat der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten Anlaß zu Vorbehalten gegeben — sie habe den Entwurf nicht weiter zu verfolgen, und beschränkte sich darauf, ihre Mitglieder zu bitten, den Entwurf ihren Regierungen zur weiteren Veranlassung zu übermitteln.

Nach Aufgabe des Entwurfs für ein Uebereinkommen über die Nationalität der Binnenschiffe fragte man sich, ob der Ausschuß — unter Annahme des Vorschlages einiger Delegationen — nicht dennoch aus dem in Straßburg von dem Eichungsausschuß im Dezember 1923 ausgearbeiteten Entwurf alle sich auf die Eintragung beziehenden Bestimmungen herausnehmen sollte, um aus ihnen ein besonderes Uebereinkommen zu bilden, das gleichzeitig eine feste Grundlage für die späteren Arbeiten des Ausschusses, die dinglichen Rechte betreffend, abgeben könnte.

Demgemäß wurde der Wortlaut zu einem Entwurf für ein Uebereinkommen über die Eintragung der Binnenschiffe in den beiden, von dem Ausschuß im Jahre 1925 abgehaltenen Tagungen erörtert. Der von dem Ausschuß bei der Pariser Konferenz im Oktober 1925 in zweiter Lesung angenommene Entwurf hat in einzelnen Punkten noch Anlaß zu Vorbehalten der deutschen und auch der französischen Delegation gegeben. Man kam deshalb überein, eine dritte Lesung vorzunehmen.

Die bemerkenswertesten Bestimmungen des Entwurfs können wie folgt zusammengefaßt werden:

Die Eintragung ist für jedes Schiff, welches nach der Gesetzgebung eines der Vertragsstaaten eingetragen werden kann oder eingetragen werden muß, und zwar bevor es endgültig in Dienst gestellt wird, obligatorisch. Zusammengestellt aus Art. 3 und Art. 2, Abs. 1.) (Artikel 3, der die Eintragung obligatorisch macht, war Gegenstand eines Vorbehaltes der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten.) Dies heißt, daß dieser Eintragungszwang nicht allen auf dem Rhein fahrenden Schiffen auferlegt wird. Es war nämlich unmöglich, einem derartigen Abkommen dieser Verpflichtung den Charakter einer auf alle, die an der Rheinschiffahrt teilnehmen, anwendbaren Polizeibestimmung zu geben, ohne den Grundsatz der Freiheit zu verleugnen, die in dem ersten Artikel der Rheinschiffahrtsakte bestätigt ist. Dieser Gedanke ist in Artikel 15 zum Ausdruck gebracht, der bestimmt, daß „keine der Bestimmungen dieses Uebereinkommens so ausgelegt werden darf, als ob sie die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstraßen beeinträchtige".

Die Bestimmung des Ortes, an dem die Eintragung vorzunehmen ist, hat große Schwierigkeiten bereitet, weil hierüber zwischen den Gesetzgebungen der verschiedenen Uferstaaten große Unterschiede bestehen. Deshalb hat man auch, weil eine Einstimmigkeit für ein einziges Kriterium — sei es persönlich oder dinglich — nicht zu erzielen war, sich darauf beschränken müssen, in Art. 2 an die Landesgesetzgebung zu verweisen. Artikel 2 bestimmt: „Die Gesetzgebung jedes Vertragsstaates bestimmt, welche Schiffe in seine Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen, sowie die Voraussetzungen, unter denen die Eintragung erfolgt." Um jedoch Gesetzeskonflikte zu vermeiden, falls ein Schiff gleichzeitig die Eintragungsvoraussetzungen zweier oder mehrerer Vertragsstaaten erfüllen sollte, hat man den Zusatz gemacht, daß der Eigentümer in diesem Falle die Wahl des Landes haben soll, in dem das Schiff einzutragen ist (Art. 2, Abs. 2). Dieser Absatz, der somit dem Eigentümer eines Schiffes, das die Eintragungsvoraussetzungen mehrerer Staaten erfüllt, die Wahl des Eintragungsortes überläßt, hat der französischen Delegation Anlaß zu einem Vorbehalt gegeben.

Ist ein Schiff bereits in einem der Vertragsstaaten eingetragen, so kann es in einem anderen nur eingetragen werden, wenn es im Register des ersten Staates gleichzeitig gelöscht wird (Art. 9). Dies ist eine außerordentlich praktische Bestimmung, die dazu berufen ist, doppelte Eintragungen zu vermeiden, die gewöhnlich die Vorläufer doppelter

Hypotheken sind. Die Einführung dieser Bestimmung war wiederholt von den Interessenten gefordert worden.

Schließlich wäre noch Artikel 12 zu erwähnen, der dazu bestimmt ist, Konflikte wegen der Zuständigkeit zu regeln. Gemäß dieser Bestimmung ist dem Gerichte des Ortes, an dem die Eintragung hätte stattfinden sollen, für alle Zuwiderhandlungen gegen die Eintragung selbst, Zuständigkeit erteilt. (Fehlen der Eintragung; versäumte Anzeige der Aenderungen, die in den im Register eingetragenen Tatsachen eingetreten sind.) Für alle Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen, die die Identifizierung des Schiffes bezwecken (die namentlich darin bestehen können, die Eintragungsbuchstaben oder Nummern zu beseitigen oder zu ändern . . . . .), ist das Gericht des Ortes zuständig, an welchem die Zuwiderhandlung festgestellt worden ist.

Außer diesem Entwurf hat der Ausschuß auch noch vier Artikel, die sich auf die internationale Anerkennung der Hypotheken an Binnenschiffen beziehen, in erster Lesung angenommen.

Dies sind die Ergebnisse, die der Ausschuß seit seiner Bildung bereits erzielt hat. Der Unterausschuß des Völkerbundes für Binnenschiffahrt hat in seiner letzten Tagung, die gerade teilweise der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt gewidmet war — siehe „Z. f. B.", Heft 2/1926, Seite 72 —, Wert darauf gelegt, zu betonen, daß diese Ergebnisse ausgezeichnete Unterlagen für die Arbeiten aller derer bilden, die sich bereits an dem Werke der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt beteiligen oder in Zukunft beteiligen werden.

Es ist beschlossen worden, daß der Ausschuß in seiner nächsten Tagung die zweite Lesung der Texte, die sich auf die Hypotheken beziehen, und die dritte Lesung der Texte für die Eintragung vornehmen und außerdem die Untersuchung der Fragen der bevorzugten Gläubigerrechte und der Fragen des Zusammenstoßes und der Hilfeleistung in Angriff nehmen soll.

Der Studienausschuß für die Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Binnenschiffahrt hat noch nicht getagt.

Ueberholen auf Flüssen und Strömen. Das Amtsgericht hatte einen Schiffer, welcher einen anderen Schiffer nach Abgabe des Signals überholte, ohne daß der vorausfahrende Schiffer geantwortet hatte, freigesprochen. Das Oberlandesgericht Celle hatte die Vorentscheidung für unzutreffend erklärt und u. a. ausgeführt, der Amtsrichter lege § 20 (2, 3) der Strom- und Schiffahrtspolizeiverordnung des Reichsverkehrsministers für die westdeutschen Kanäle vom 29. Dezember 1922 unzutreffend aus, wenn jene Bestimmungen sich nicht darüber auslassen, was der Schiffer, welcher ein vorausfahrendes Fahrzeug mit seinem Fahrzeug überholen wolle, zu tun habe, wenn auf ein von ihm gegebenes Signal der vorausfahrende Schiffer, wie es der Angeklagte getan habe, ohne Rücksicht auf das Ausbleiben des Signals das vorausfahrende Fahrzeug überholen dürfe. Es sei aus § 20 der erwähnten Verordnung zu folgern, daß der nachfolgende Schiffer das vorausfahrende Fahrzeug erst dann überholen dürfe, wenn ihm von jenem das Fahrwasser freigegeben sei. Im andern Falle dürfe er den vorausfahrenden Schiffer nicht überholen, selbst wenn anzunehmen sei, daß der vorausfahrende Schiffer nur aus Schikane ihn nicht vorlassen wolle. In einem solchen Falle habe der vorausfahrende Schiffer gemäß §§ 20, 63 Bestrafung zu gewärtigen.

Bemessung der Ladezeit. Auf die Anfrage, ob ein Handelsgebrauch besteht, wonach bei der Verladung von Kohlen in Rheinschiffe die Ladezeit nach einer Tagesladeleistung von 100 t berechnet wird, erstattete die Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort folgendes Gutachten: Die Gepflogenheit, bei der Verfrachtung von Kohlen die Ladezeit nach einer Tagesladeleistung von 100 t zu berechnen, ist nicht so allgemein, daß von einem dahingehenden Handelsbrauch gesprochen werden kann. Die Annahme von Schiffen wird auf verschiedene Weise vorgenommen:

1. ohne Nebenbedingungen, auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen,
2. mit halber, drei Viertel oder ein Viertel Ladezeit,
3. unter Zugrundelegung nach Tonnen bestimmter Tagesleistungen.

In allen Fällen kommt es auf die in jedem einzelnen Falle getroffene besondere Vereinbarung an. Liegt eine solche nicht vor, so gelten die gesetzlich festgelegten Fristen.

Kleinschiffahrt und Umsatzsteuer. Bekanntlich haben die Finanzämter grundsätzlich den Standpunkt vertreten, daß Tagesmietreisen und solche Transporte, die die Partikulierschiffer im Auftrage der Großredereien durchführen, nicht als Beförderungen im Sinne des Verkehrssteuergesetzes anzusehen seien und daher auch nicht der Befreiung nach § 2 Ziffer 5 des Umsatzsteuergesetzes unterlägen. Auf Betreiben des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia" sind wiederholt Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium in Berlin gepflogen worden, welches daraufhin bereits im Jahre 1922 versucht hat, durch einen besonderen Erlaß eine Regelung in dieser Frage herbeizuführen. Als aber diese Bemühungen fehlschlugen, legte das Reichsfinanzministerium Wert darauf, daß eine rechtliche Entscheidung über die vorliegenden Streitfragen herbeigeführt wurde. Es schlug vor, einen geeigneten Fall auszuwählen und diesen bis zum Reichsfinanzhof im Rechtsmittelverfahren durchzuführen. Noch vor Beendigung des eingeleiteten Rechtsmittelverfahrens entschloß sich aber der Reichsfinanzminister, durch einen neuen Erlaß (4. Umsatzsteuer-Material-Erlaß vom 1. 4. 26 III U 1000) die Umsatzsteuerfrage im Sinne der Anträge des Partikulierschifferverbandes zu regeln. Der Erlaß lautet: „Schiffseigner sind nach § 2 Nr. 5 nur umsatzsteuerfrei, wenn sie als Betriebsunternehmer den Versendern gegenüber die Beförderung übernehmen. Verfrachten sie jedoch nicht selbst, sondern stellen sie sich und ihre Schiffe anderen Betriebsunternehmern zur Verfügung, die den Versendern gegenüber die Beförderung übernommen haben, so liegt hierin rechtlich nicht eine Beförderung, sondern eine Vermietung. Da § 2 Nr. 5 auf derartige Vermietungen grundsätzlich nicht anwendbar ist, würden sie der Umsatzsteuer unterworfen sein. Hierin würde jedoch eine wirtschaftliche Härte liegen; denn derartige Schiffsvermietungen stehen wirtschaftlich dann Frachtverträgen gleich, wenn sie auf kürzere Zeit abgeschlossen worden sind. Mietsverträge im Sinne der vorstehenden Ausführungen sind daher einstweilen nur dann als umsatzsteuerpflichtig anzusehen, wenn sie auf eine Zeit von drei Monaten oder auf längere Zeit abgeschlossen worden sind. Mietsverträge, die unter den gedachten Voraussetzungen und eine kürzere Zeit laufen, sind wie Frachtverträge zu behandeln und daher umsatzsteuerfrei."

Abzug der Frachten bei der Umsatzsteuer. Nach § 8 Abs. 6 des Umsatzsteuergesetzes können Beträge, die vom Umsatzsteuerpflichtigen für die Beförderung und Versicherung der Ware in Rechnung gestellt werden, vom umsatzsteuerpflichtigen Entgelt insoweit abgezogen werden, als durch sie die Auslagen des Leistungsverpflichteten für die Beförderung und Versicherung ersetzt werden. Hiernach gestattet also das Umsatzsteuergesetz den Abzug der Versendungskosten vom umsatzsteuerpflichtigen Entgelt nur unter zwei Voraussetzungen. Der Abzug darf nur im Rahmen der effektiven Auslagen erfolgen und nur bei gesonderter Inrechnungstellung dieses Betrages. Bei Franko-Lieferungen mußte also der Lieferant auf die in dem vereinbarten Preis liegenden Versendungskosten die Umsatzsteuer entrichten. Hierdurch entfielen auf gewisse Branchen sehr erhebliche wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Mehrbelastungen, namentlich bei Artikeln, die im Verhältnis zu ihrem Gewicht billig sind, bei denen also die Frachtkosten einen erheblichen, mitunter den größeren Teil des Rechnungsbetrages ausmachen. Der Reichsfinanzhof, der neuerdings Gelegenheit hatte, sich mit dieser Frage zu beschäftigen, ist nun zu einer anderen wirtschaftsfreundlicheren Beurteilung gelangt, die den Abzug der Versendungskosten vom umsatzsteuerpflichtigen Entgelt bei Franko-Lieferungen auch unter dem geltenden Recht ermöglicht. / Die Entscheidung, die vom 12. Februar 1926 datiert, betrifft einen Fall, in dem der Lieferant frei Empfangsort Waren lieferte. Bei der Versendung wurde der Gesamtpreis durch Nachnahme erhoben. Den Sendungen wurde ein Vermerk beigefügt, daß in dem Nachnahmebetrage die Versandkosten in Höhe von X Mark enthalten seien. Der Reichsfinanzhof hat nun die Frage, ob durch ein solches Verfahren die Voraussetzung des § 8 Abs. 6 des Umsatzsteuergesetzes, die besondere Inrechnungstellung, erfüllt ist, in der Entscheidung vom 12. Februar 1926 bejaht und ausgeführt, daß es lediglich nötig ist, daß der Bezieher erkennt, welche aufgewendeten Auslagen der Liefernde von ihm zugleich mit dem Entgelt für die Ware verlangt. Es sei gleichgültig, ob ein Nettopreis vereinbart wird und dazu die Versendungskosten aufgeschlagen werden, oder ob ein diese mitumfassender Gesamtpreis ausgeworfen wird, wenn dieser nur in die Berechnungsposten, bestehend aus dem Nettopreis und den Versendungskosten, in einer dem Empfänger erkennbaren Weise zerlegt wird. Es sei nicht erforderlich, daß diese Zerlegung schon beim Abschluß des Kaufvertrages ziffernmäßig zum Ausdruck kommt, und es genüge auch die Zerlegung gelegentlich der Uebersendung. Diese — vom Zentral-Verband des deutschen Großhandels mitgeteilte — Entscheidung bedeutet für weite Teile der

Wirtschaft eine wesentliche Erleichterung. Es ist also auch bei Frankolieferungen eine Absetzung der verauslagten Versendungskosten vom umsatzsteuerpflichtigen Entgelt möglich. Erforderlich ist lediglich eine entsprechende Mitteilung an den Abnehmer, daß von dem eingeforderten Gesamtpreis der Betrag von X Mark auf den Versand entfällt.

Haftung des Schiffers für die Schiffahrtsabgabe. Wegen Hinterziehung von Schiffahrtsabgaben war der Schiffseigentümer Th. zur Verantwortung gezogen worden. Th. hatte den Auftrag erhalten, Waren für einen Auftraggeber am Teltowkanal abzuladen. Ueber den Platz, wo die Waren abgeladen werden sollten, kam es zwischen dem Schiffseigentümer und dem Auftraggeber zu einem Konflikt, welcher auch die Gerichte beschäftigt hatte. Dadurch, daß das Schiff längere Zeit im Teltowkanal liegen blieb, entstanden Liegegelder, welche aber der Schiffseigentümer nicht entrichten wollte, sondern den Standpunkt vertrat, daß die Liegegelder von dem Auftraggeber zu zahlen seien, welcher es bewirkt habe, daß sein Schiff erheblich länger als sonst in dem Teltowkanal habe liegen müssen. Das Amtsgericht verurteilte aber den Schiffseigentümer zu einer Geldstrafe, weil er die Liegegelder für sein Schiff im Teltowkanal hätte zahlen müssen; es habe ihm freigestanden, später den Auftraggeber haftbar zu machen. Diese Entscheidung focht der Schiffseigentümer durch Revision beim Kammergericht an und hob hervor, daß nach dem Gesetz vom 2. Mai 1900 er für die Liegegebühr nicht aufzukommen habe. Der 1. Strafsenat des Kammergerichts wies aber die Revision des Angeklagten als unbegründet zurück und führte u. a. aus, nach den gesetzlichen Vorschriften habe der Schiffer für die Benutzung des Kanals Gebühren zu entrichten; er dürfe sich nicht weigern, Zahlung zu leisten, weil er annehme, der Auftraggeber hafte für die Gebühren (1, S. 133, 26).

Schwarzverkäufe von Grundstücken in der Neckar-Kanal-Sperrzone. Das am 22. Mai 1920 in Kraft getretene Württembergische Landesgesetz, betreffend den Verkehr mit Grundstücken im Gebiete des Neckar-Kanals — das inzwischen, am 31. Dezember 1925, wieder außer Kraft gesetzt worden ist — machte die Wirksamkeit der Auflassung und eines jeden obligatorischen Veräußerungsgeschäftes von in der Sperrzone gelegenen Grundstücken von der Genehmigung der Ministerialabteilung für Straßen- und Wasserbau abhängig. Zu der Sperrzone gehörten nach Art. 1 des Gesetzes alle Gemeindemarkungen, welche ganz oder teilweise innerhalb eines Kilometers von den Neckarufern auf der Fluß-Strecke zwischen der badischen Landesstrecke bei Böttingen und der Staatsstraßenbrücke bei Plochingen liegen. Im Stuttgarter Neuen Tageblatt berichtete kürzlich Rechtsanwalt Dr. G. Sekler, Stuttgart, über einen interessanten Prozeß, der aus dem Rechtsgebiete des vorgenannten Sperrgesetzes das Oberlandesgericht Stuttgart beschäftigte. Folgender Fall war zu entscheiden: Durch notariellen Vertrag vom 3. April 1920 hat der Verkäufer dem Käufer ein in dem Sperrgebiet gelegenes Grundstück verkauft. In dem notariellen Kaufvertrag ist als Kaufpreis die Summe von 70 000 Mk.angegeben; außerhalb des notariellen Kaufvertrages ist aber ein Kaufpreis von 170 000 Mk. vereinbart worden und diese Summe ist in Wirklichkeit auch bezahlt worden. Die Auflassung ist am 9. Juni 1920 erfolgt. Die Ministerialabteilung hat den notariellen Vertrag von den Parteien vorgelegt erhalten und unter dem 9. Juni 1920 genehmigt, ohne daß ihr die schwarze Preisverabredung bekannt geworden wäre. Am 25. Juni 1920 ist daraufhin der Käufer als Eigentümer eingetragen worden. / Der Verkäufer betrachtet das Veräußerungsgeschäft mangels einer rechtsgültigen Genehmigung als nichtig und hat im Wege einer einstweiligen Verfügung die Eintragung eines Widerspruchs gegen das Bucheigentum des Käufers betrieben. Das Landgericht Stuttgart hat den Antrag auf einstweilige Verfügung abgewiesen, das Oberlandesgericht dagegen als begründet erklärt aus folgenden Erwägungen: Die von der Ministerialabteilung erteilte Genehmigung ist rechtsungültig. Denn genehmigt ist der notarielle Kaufvertrag mit dem unrichtigen Kaufpreis von 70 000 Mark, der unter den Parteien nicht gelten sollte, während die schwarze Preisverabrechnung über 170 000 M., die in Wirklichkeit bezahlt wurden, der Behörde unbekannt blieb und von ihr nicht genehmigt wurde. Nach Artikel 4 des Kanalsperrgestzes soll die Ministerialabteilung bei der Genehmigung der Grundstücksverkäufe gerade auch die Angemessenheit des Kaufpreises prüfen, um eine unangemessene Steigerung der Grundstückspreise zu verhüten. Da es sonach an einer rechtswirksamen Genehmigung fehlt, ist die Auflassung unwirksam; sie ist auch nicht etwa dadurch wirksam geworden, daß das Sperrgesetz mit dem 31. Dezember 1925 außer Kraft getreten ist. Infolgedessen ist der Käufer trotz seiner Eintragung nicht Eigentümer geworden; es hat vielmehr der Verkäufer das Eigentum an dem Grundstück behalten. Das Grundbuch ist zu berichtigen und der Verkäufer wieder als Eigentümer einzutragen. (Entscheidung des Oberlandesgerichts Stuttgart vom 31. Mai 1926.) / Belastungen, die der Käufer in der Zwischenzeit auf das Grundstück gelegt hat, hat er nach gewissen Grundsätzen zu beseitigen. Andererseits hat der Verkäufer den Kaufpreis, den der Käufer bezahlt hat, diesem — gegebenenfalls aufgewertet — zurückzuerstatten. Auch wegen der Aufwendungen, die der Käufer auf das Grundstück gemacht hat, hat sich der Verkäufer mit diesem auseinanderzusetzen. Bei Schwarzverkäufen ist die Grunderwerbssteuer nicht im richtigen Betrag angemeldet und bezahlt. Ein materieller Steueranspruch ist dadurch zwar nicht verkürzt, denn die Grunderwerbssteuer setzt ein gültiges Veräußerungsgeschäft voraus. Andererseits ist aber auch der Versuch einer Steuerhinterziehung strafbar; es können jedoch die Straffolgen durch rechtzeitige Berichtigung der Anmeldung abgewendet werden.

Zulässige Toleranz in der Ladefähigkeit bei neugebauten Kähnen. Auf die Anfrage, ob dem Schiffbauer bei Bestellung von Kähnen hinsichtlich der Ladefähigkeit ein gewisser Spielraum gegeben werden muß, gegebenenfalls in welcher Höhe, haben Handelskammer und Schifferbörse zu Duisburg folgenden Bescheid gegeben: Hat der Schiffbauer sich ausdrücklich zu einer bestimmten Ladefähigkeit des Kahnes verpflichtet, so ist er nicht berechtigt, einen Kahn zu liefern, der die als Minimum garantierte Ladefähigkeit nicht erreicht. In diesem Falle aber muß der Besteller gewisse Schönheitsfehler, wie Form und Aussehen des Kahnes, mit in Kauf nehmen. Daß beispielsweise ein vierkantiger „Trog" eine bestimmte Ladefähigkeit eher erreicht, als ein schlankes, gefälliges Format, verbunden mit einer besseren Fahrbarkeit des Kahnes, ist in Fachkreisen bekannt. / Dieser Fall ist jedoch nicht als üblich anzusehen, sondern es werden in den Bauverträgen hinsichtlich der Ladefähigkeit gewisse Einschränkungen beispielsweise durch die Worte „Ladefähigkeit etwa 1 000 t" von vornherein vorgesehen. Danach schon ist klar, daß den Werften ein gewisser Spielraum zugestanden werden muß. Ueber die Höhe der zulässigen Toleranz gehen zwar die Meinungen auseinander, werden aber sowohl von den Werften wie von den Reedereien mit 1½ bis 3% angegeben. / Bei der Feststellung der Linien des Fahrzeuges (Völligkeitsgrad zum umschriebenen Rechteck, d. h. tatsächliche Verdrängung, die sich aus Eigengewicht zuzüglich Ladung ergibt) kann der Konstrukteur natürlich nur vom theroretischen Eigengewicht des fertigen Fahrzeuges ausgehen. Da allein schon die Walzwerke nach den allgemein gültigen Lieferungsbedingungen einen Gewichtsspielraum von 5% beanspruchen, andererseits das spezifische Gewicht des Holzes durch feuchte Witterung oder sonstige Einflüsse erheblich vergrößert wird, ist daraus schon ersichtlich, daß auch dem Konstrukteur des Fahrzeuges gleichfalls ein gewisser Spielraum zugestanden werden muß.

Maklerprovision bei Schiffsverkäufen. Auf die Anfrage, ob es beim Verkauf von Flußkähnen allgemeiner Brauch sei, daß der Käufer des Kahnes die Provision für den Makler zahlt bezw. Maklergebühr bei einem Geschäft wie dem streitigen üblich bezw. angemessen sei, antwortete die Handelskammer Duisburg in folgendem Gutachten (Nr. 2545 vom 17. 5. 26): Beim Verkauf von Flußkähnen ist es an der Ruhr allgemeiner Brauch, daß der Verkäufer des Kahnes die Provision für den von ihm beauftragten Makler zahlt. Nur in Fällen besonderer Vereinbarung liegt die Verpflichtung dem Käufer ob, wie es vereinbarungsgemäß zuweilen auch vorkommt, daß die Provision vom Käufer und Verkäufer je zur Hälfte gezahlt wird, oder ausnahmsweise auch vom Käufer zu ²/₃ und vom Käufer zu einem Drittel. Bei einem Geschäft wie dem strittigen ist eine Maklergebühr von 2 v. H. des erzielten Verkaufspreises üblich und angemessen.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (Heft 4, Seite 156) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Bremer Baumwollbörse, Bremen.
2. Bund Niederschlesischer Industrieller E. V., Hirschberg-Schlesien, Promenade 12a.
3. Deutscher Braunkohlen-Industrie-Verein E. V., Halle a. Saale, Riebeckplatz 4.
4. Gewerbekammer zu Bremen, Bremen.

5. Magistrat der Stadt Bernburg, Bernburg a. Saale.
6. Magistrat der Stadt Wittenberge, Wittenberge.
7. Provinzial-Verband von Niederschlesien, Breslau II, Landeshaus, Gartenstraße 74.
8. Stadt Konstanz, Konstanz, Rathaus.

Einzelmitglieder:

1. Albrecht, Karl, Dr. jur., Rechtsanwalt und 2. Bürgermeister, Deggendorf- Niederbayern, Ratsplatz 35.
2. von Düring, Präsident der Handelskammer, Bremen 6.
3. Götz, August, Dipl.-Ing., Oberingenieur der Fa. Köhncke & Co., Bauunternehmung G. m. b. H., Bremen, Am Wandrahm 22.
4. Hahn, Stadtbaurat, Berlin C 2, Stadthaus, Städtische Tiefbaudeputation.
5. Holst, Detlev, i. Fa. Fr. Holst, Hoch- und Tiefbau, Hamburg 11, Baumwall 3.
6. Kayser, J., Beigeordneter, Regierungsbaumeister a. D., Emmerich.
7. Leißner, Georg, Blankenese b. Hamburg, Parkstraße 28.
8. Nitsch, Hermann, Schiffseigner, Königsberg i. Pr., Plantage 21, I, bei Dauksch.
9. Sitter, Dr., I. Bürgermeister, Passau, Rathaus.
10. Stimming, Geheimrat, Bremen, Norddeutscher Lloyd.
11. von Wedelstaedt, Oberbürgermeister, Gelsenkirchen 1, Bochumer Straße 221.

Die diesjährige Hauptversammlung des Zentral-Vereins wird voraussichtlich im Laufe des Monats September in Berlin stattfinden.

✶

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrt-Interessen e. V., Duisburg. Auf Einladung des Vereins und der Handelskammer Frankfurt a. M.-Hanau tagten am 5. d. M. die Vertreter der Schiffahrts- und Hafenfirmen, der Hafenverwaltungen und der Handelskammern des Maingebietes zur Beratung der Betriebsfragen des Mainverkehrs unter Vorsitz des Kommerzienrates Presser. Ueber die bekanntlich sehr ernste Wirtschaftslage der Rhein-Main-Schiffahrt und die vielfältigen Arbeiten des Vereins zur Förderung des Verkehrswesens auch im Maingebiet berichtete das geschäftsführende Vorstandsmitglied Dr. Schmitz (Duisburg) in eingehenden Ausführungen. Für unerläßlich wurde eine weitere Ermäßigung der Mainkanalabgaben auf der noch in mancher Hinsicht verbesserungsbedürftigen Wasserstraße bis Aschaffenburg erklärt. Die Verwaltung ist jetzt schon bereit, begründete Anträge auf Gewährung von Ausnahmetarifen für bestimmte Güter entgegenkommend zu prüfen, was insbesondere der Mainindustrie zu Anregungen Veranlassung geben dürfte. Scharfen Widerspruch fand die Einführung der Abgabenerhebung durch die Verkehrskreditbank und die Einführung einer Stundungsgebühr von 2 v. T., die eine bisher nicht gekannte Gebührenbelastung bedeute. Die Fahrwasserverhältnisse auf dem neu regulierten Main erfordern noch besondere Aufmerksamkeit der Verwaltung angesichts vorhandener Unzulänglichkeiten, über die eine Verhandlung zwischen der Wasserstraßenverwaltung und einem Sachverständigenausschuß in der Aussprache für notwendig gehalten wurde. Die Beratung dieser Verkehrsfragen wird durch die erwähnten Körperschaften künftig nach Bedarf häufiger wiederholt werden. / Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen hält am 10. und 11. Juli in Basel eine außerordentliche Vorstands- und Ausschuß-Sitzung ab.

✶

Hafenverband des Rheinstromgebietes. Die Hauptversammlung des Hafenverbandes des Rheinstromgebietes, die zu Beginn des vorigen Monats in Worms unter der Leitung des Vorsitzenden, Oberbürgermeister Dr. Külb, Mainz, tagte, faßte folgende Entschließung:

1. Der Rheinhafenverband beschließt, bei der Reichsbahnverwaltung dahingehend vorstellig zu werden, daß Anerkennungs- und sonstige Gebühren gegenüber den Hafenbahnen und Häfen nach den Grundsätzen kaufmännischer Wirtschaftsführung, jedoch unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Hafenbahnen, festgesetzt werden. Die Hafenbahnen sind ein wichtiges Verkehrsmittel, welches in engster Zusammenarbeit mit der Reichsbahn dem Verkehr dient und nicht Gegenstand der Ausbeutung sein kann.
2. Der Rheinhafenverband beschließt, nach wie vor nachdrücklichst bei der Reichsbahn-Hauptverwaltung sowie bei den zuständigen Reichs- und Staatsbehörden dahingehend vorstellig zu werden, daß die Reichsbahn die Hafenbahnen für die Leistungen entschädigt, welche diese für die Reichsbahn übernehmen. Die Ersparnisse der Reichsbahn sind so erheblich, daß die Nichtvergütung dieser Leistungen als ungerechtfertigte Bereicherung betrachtet werden muß.
3. Die Reichsbahnverwaltung hat durch die Schaffung des Staffeltarifes die Binnenschiffahrt und damit die Häfen schwer geschädigt. Der Rheinhafenverband steht auf dem Standpunkt, daß auch die Häfen und die Binnenschiffahrt wichtige Verkehrsmittel sind, die nicht erdrückt werden dürfen. Der Gedanke der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit muß die Grundlage sein, auf der die Verkehrsbetriebe nebeneinander bestehen. Zur Wahrung wichtiger volkswirtschaftlicher Belange fordert der Rheinhafenverband die seit Jahren betriebene Schaffung von Wasserumschlagstarifen.
4. Der Rheinhafenverband beschließt, bei den zuständigen Reichs- und Staatsbehörden vorstellig zu werden, daß die ungerechtfertigte Belastung der Verkehrsbetriebe durch die Verkehrssteuer aufgehoben wird. Die Verbilligung des Verkehrs ist eine wichtige Grundlage zum Preisabbau. Die besondere Belastung der Verkehrsbetriebe gegenüber der Umsatzsteuer ist nicht berechtigt und muß abgelehnt werden.

✶

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. Der Arbeitsausschuß des Rheinschiffahrtsverbandes hat in seiner kürzlich in Konstanz abgehaltenen Sitzung eine Entschließung angenommen, in der es heißt: Der Ausschuß hält den Ausbau des Rheines von Basel bis zum Bodensee zur Erhaltung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit Südwestdeutschlands für dringend geboten. Dieser Ausbau des Rheins zur Großschiffahrtsstraße wird durch die Erstellung der bereits genehmigten oder geplanten Kraftwerke beschleunigt, deren Finanzierung von dem alsbaldigen Kraftabsatz abhängig ist. Durch die Verwendung der besonders billigen und großen Oberrheinwasserkräfte für die Elektrifizierung der Eisenbahnen wird der Kraftabsatz und damit die Erstellung der Kraftwerke und die Schiffbarmachung des Oberrheins hervorragend gefördert. Der Arbeitsausschuß des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz spricht daher die bestimmte Erwartung aus, daß die Deutsche Reichsbahn-Verwaltung die Elektrifizierung der Bahnstrecken Basel—Frankfurt, Basel—Lindau, Offenburg—Konstanz raschmöglichst zur Durchführung bringt. Mit tunlichster Beschleunigung wären sodann auch die übrigen südwestdeutschen Bahnstrecken in den elektrischen Betrieb überzuführen. / Auf der Sitzung, die unter Vorsitz des Kommerzienrates Dr. W. Stiegler stattfand, berichtete Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe über den Stand des Ausbaues des Oberrheins Basel—Bodensee. Die Projektierungsarbeiten für die Strecke Basel—Eglisau, aufgestellt von der Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe, sind fertiggestellt. Auf dem Stromabschnitt Eglisau—Schaffhausen, der vom Nordostschweizerischen Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee St. Gallen bearbeitet wird, hat selbst die Umgehungsfrage des Rheinfalles eine allseits befriedigende, wirtschaftlich und landschaftliche glückliche Projektierung gefunden. Dieser Lösung der Projektbearbeiter, die das Gefälle des Rheinfalles in einem Werk ausnützen wollen, stehen allerdings noch alte verbriefte Gerechtsame der Stadt Schaffhausen mit dem Plan, ein eigenes Kraftwerk zu bauen, entgegen. Zurzeit wird von den Nordostschweizerischen Kraftwerken in Baden (Schweiz) ein neues Projekt aufgestellt, das die Anlage eines Kraftwerkes vorsieht, weil dasselbe in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht den größten Nutzungseffekt verspricht. Das Projekt wird bis zur Baseler Ausstellung fertiggestellt. Nach seinem Abschluß werden auch die von der Badischen Wasser- und Straßenbaudirektion übernommenen Wirtschaftlichkeitsberechnungen fertiggestellt werden können, deren Ergebnisse bei Annahme der ungünstigsten Verhältnisse außerordentlich günstige seien. Die Projektierungsarbeiten des Eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft in Bern für die Strecke Schaffhausen—Bodensee sowie für die Bodensee-Abflußregulierung sind ebenfalls fertiggestellt. Das letztere Projekt berücksichtigt gleichermaßen die Interessen des Uferschutzes, der Schiffahrt und der Kraftnutzung. Auf der Baseler Ausstellung kommen die Oberrheinprojekte in eine besondere Badisch-Schweizerische Abteilung. / Die Hauptversammlung findet am 16. Juli in Lörrach statt. Im Anschluß daran erfolgt am 17. Juli eine Schiffahrtstagung in Basel.

✶

Hansa-Kanal-Verein. Der Hansa-Kanal-Verein hielt am Montag, den 14. 6. 26 in der Hamburger Börse seine Jahresversammlung ab. Den einleitenden Worten des Vorsitzenden, Herrn Heye, war zu entnehmen, daß das Interesse an dem Bau des geplanten Hansa-Kanals stark geblieben ist und besonders im Ruhrgebiet eine starke Stütze findet. Ebenso zeigen die Städte Bremen, Hamburg, Lübeck und Kiel volles Verständnis für die Absichten des Hansa-Kanal-Vereins. / In seinem Bericht über den Verlauf des verflossenen Geschäftsjahres machte Herr Dr. Dücker nähere Ausführungen über die geplanten Anlagen und die zu bekämpfenden Schwierigkeiten. Er betonte hierbei, daß erfreulicherweise das Interesse in den Ministerien für die Ziele des Hansa-Kanal-Vereins im Wachsen begriffen sei und am kommenden Freitag eine Kommission von technischen Beratern der Reichsministerien gemeinsam mit einigen Herren des Vereins die geplante Strecke bereisen würden, um sich ein persönliches Urteil zu bilden. / Nach Erledigung des Kassenberichtes erfolgte die Neuwahl des Vorstandes, dessen Zusammensetzung auch für das neue Geschäftsjahr die gleiche blieb. Hierauf machte Herr Dr. Dücker noch einige bemerkenswerte Mitteilungen über die Wasserstraßenbahngesellschaft, an der der Hansa-Kanal-Verein sich bei ihrer Gründung beteiligte, um eventuell hieraus später für den Hansa-Kanal praktischen Nutzen zu ziehen. Die bisher durchgeführten Versuche der Gesellschaft hatten sehr befriedigende Erfolge. Da der Bau der elektrischen Anlage etwa 70 000 RM. pro Kilometer kosten wird, würde sich dieselbe für den etwa 190 km langen Hansa-Kanal auf 13—14 Millionen RM. stellen. Die Betriebskosten gegenüber der Verwendung von Schleppern würden höchstens ein Drittel erreichen, wobei die Vorwärtsbewegung der Kähne aber um fast zwei Drittel gesteigert werden könnte. / Der Vorsitzende schloß dann die Versammlung mit dem Wunsche, daß durch beharrliches Weiterarbeiten die Ziele des Hansa-Kanal-Vereins in nicht zu ferner Zeit erreicht werden mögen.

*

Weserbund. Auf Einladung des Magistrats Bamberg wird der Weserbund seine diesjährige Hauptversammlung dort abhalten. In Aussicht genommen ist die Zeit zwischen 15. und 30. September 1926.

*

Bayerischer Kanal- und Schiffahrtsverein Nürnberg. Am Sonnabend, den 5. Juni begann in Passau die 34. Hauptagung des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins mit der Vorführung eines Donaufilms. Hieran schloß sich eine geschlossene Tagung der Ausschußmitglieder des Vereins. Den Abend beschloß ein gemütliches Zusammensein der über hundert Teilnehmer. In der Hauptversammlung am Sonntag dankte der erste Vorsitzende des Kanalvereins, Dr. Luppe-Nürnberg, der Stadt Passau für die freundliche Aufnahme. Er brachte seine besondere Freude darüber zum Ausdruck, daß sich unter den Gästen Ministerialrat Ing. Brandl-Wien, Baudirektor der Niederösterreichischen Donauregulierungskommission in Wien und Oberregierungsrat Joseph Treber, Vertreter des Ministeriums des Innern und der Regierung von Niederbayern befänden. Weiter konnte der Redner Vertreter sämtlicher Behörden und Repräsentanten der österreichischen, ungarischen, tschechoslovakischen und deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften begrüßen. In der Vorstandssitzung am Samstag abend war folgende Resolution für die Vollversammlung beschlossen worden:

„Der Bayerische Kanal- und Schiffahrtsverein hat in seiner Hauptversammlung in Passau vom 6. Juni von dem raschen Fortgang im Bau des Kachletwerkes mit hoher Befriedigung Kenntnis genommen, nachdem auf der vorjährigen Hauptversammlung zu Augsburg der ernsten Sorge darüber hatte Ausdruck gegeben werden müssen, daß die weitere Finanzierung dieses Werkes auf Bedenken bei einer hervorragenden Stelle der bayerischen Staatsregierung gestoßen war. Diese Schwierigkeiten sind glücklich überwunden worden; die Arbeiten am Kachlet brauchten nicht unterbrochen zu werden, die Aufnahme einer Dollaranleihe der Rhein-Main-Donau A.-G. hat sich bewerkstelligen lassen. / In Verbindung hiermit sollte die Bewilligung von Reichs- und Staatsmitteln die Erwartungen rechtfertigen, daß im Frühjahr 1926 die Main-Kanalisierung von Aschaffenburg ab eine erste Strecke flußaufwärts ermöglicht sein würde. Zum lebhaften Befremden der heutigen Hauptversammlung wurde aber festgestellt, daß der erwartete weitere Fortschritt in der Verwirklichung der Vereinsbestrebungen bisher ausgeblieben ist. Welchen Stellen auch immer Ursache und Anlaß solcher Verzögerung zuzuschreiben ist, sie läßt sich, da die Pläne für die Mainstrecke Aschaffenburg—Würzburg baureif ausgearbeitet und die Mittel zur Ausführung mehrerer Baustufen vorhanden sind, nicht verantworten. / Die Hauptversammlung des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins erhebt das dringende Verlangen, daß die maßgebenden Stellen Bayerns und des Reiches im Einvernehmen mit der Rhein-Main-Donau A.-G. die sofortige Inangriffnahme der Mainkanalisierung von Aschaffenburg ab flußaufwärts und die schnellste Weiterführung zunächst bis nach Würzburg und Kitzingen bewirken, da anderenfalls die Gefahr besteht, daß der Gedanke der Großschiffahrtsstraßen auf lange Zeit der Verwirklichung entzogen wird."

In der Hauptversammlung der Tagung des Bayer. Kanal- und Schiffahrtsvereins erstattete Oberbürgermeister Dr. Luppe-Nürnberg ein ausführliches Referat über den Stand der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße, wobei er seiner Freude darüber Ausdruck gab, daß die Arbeiten am Kachlet nunmehr soweit fortgeschritten seien, daß sie im Sommer nächsten Jahres zum Abschluß gebracht werden könnten. Der Redner kam dann auch auf die Schwierigkeiten zu sprechen, die dem Verein bereitet worden seien und behandelte die Gegnerschaft der Reichsbahn gegenüber allen Kanal- und Schiffahrtsprojekten. / Im Anschluß an das Referat nahm die Tagung einstimmig die vom Ausschuß vorgeschlagene Resolution (siehe oben) an, mit der Ergänzung, daß infolge der starken Arbeitslosigkeit am Mittelmain die Bauarbeiten am Untermain nicht gehäuft, sondern auch andere, im Zuge des Richtkanals liegende Arbeitsgebiete, insbesondere Erlabrunn bei Würzburg, in Angriff zu nehmen seien. / Hierauf erstattete Syndikus Steller-Nürnberg den Geschäftsbericht, wobei er insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Werra-Kanalverein und dem Weserbund hervorhob. Oberbürgermeister Becker-Minden, der diese letzteren beiden Vereine vertrat, hielt eine Ansprache, in der er die Hoffnung auf ein volles Gelingen der Wasserstraßenpläne aussprach. Von der Donau über Passau, Regensburg, über Main, Werra und Weser werde die Großschiffahrtsstraße vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee ausgebaut werden und so die Verbindung vom Fels zum Meer schaffen. Schließlich teilte der Redner mit, daß die beiden Bruderverbände ihre heurigen Tagungen in Bamberg abhalten wollen. Dann erstattete Ministerialrat Kreuzer-München Bericht über die Niederwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg und Hofkirchen. Durch die geplante Niederwasserregulierung, die nach Fertigstellung des Kachlets durchgeführt werden soll, wird auch der niedrigste Schiffahrtswasserstand eine mindestens zwei Meter tiefe Fahrtrinne bei einer Breite von 70—100 Metern aufweisen. Die Donau wird nach der Regulierung eine durchaus leistungsfähige Schiffahrtsstraße bilden, die auch gegenüber dem Rhein konkurrieren kann. Ministerialrat Brandl von der Niederösterreichischen Donauregulierungskommission in Wien äußerte sich über die Fahrwasserverhältnisse auf der österreichischen Donau und stellte in Aussicht, daß die österreichische Strecke bei der Eröffnung der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße allen Anforderungen entsprechen werde. Handelskammersyndikus Dr. Dr. Bingold-Regensburg referierte über die wirtschaftliche Bedeutung der Donauschiffahrt und bewies überzeugend, daß die Wasserstraße für die Reichsbahn keine Konkurrenz, sondern im Talverkehr ein wertvoller Abnehmer und im Bergverkehr ein wertvoller Zubringer sei. Aus diesem Grunde sei es unbedingt erforderlich, daß die Reichsbahn ebenso günstige Binnenschiffahrtstarife gewähre, wie sie durch die Seehafentarife für die Seeschiffahrt geschaffen wurden. Rechtsrat Uhlmann-Landshut schnitt hierauf die Isarfrage an und bat, dafür Sorge zu tragen, daß die Zusagen betreffend den Ausbau der Unteren Isar auch erfüllt würden. Dr. Luppe erklärte hierzu, daß der Verein diese Bestrebungen unterstützen werde. Das Handelsgremium Schweinfurt hatte gebeten, daß der Kanalverein eine Eingabe an die Regierung unterstützt, wonach der bayerische Staat eine Ausfallsbürgschaft für den Schiffahrtsverkehr Frankfurt—Nürnberg übernehmen soll. Dem Wunsche wurde einstimmig entsprochen. Schließlich wurde dem Vorstand Vollmacht erteilt, den nächsten Tagungsort — in Aussicht ist Coburg genommen — zu bestimmen. Die hierauf vorgenommenen Wahlen ergaben die einstimmige Wiederwahl von Ausschuß und Vorstand.

*

Südwestdeutscher Kanal-Verein. Die diesjährige Mitgliederversammlung des Südwestdeutschen Kanal-Vereins findet am 10. und 11. Juli in Ulm statt. Im Zusammenhang hiermit ist vom Verein für den Fremdenverkehr Ulm-Neuulm auf den 12. Juli die Abfahrt einer Ulmer Schachtel auf der Donau bis nach Wien vorgesehen.

Hafenbautechnische Gesellschaft. Am 14. und 15. Mai d. J. tagte in Bremen unter dem Vorsitz des Prinzen Heinrich von Preußen die VIII. Hauptversammlung der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Am Vorabend vereinigte ein Begrüßungsabend die Teilnehmer als Gäste der Handelskammer Bremen in den Räumen des Hauses Schütting. Die Hauptversammlung wurde am Freitag, den 14. Mai, vormittags im Gewerbehaus eröffnet. Senator Dr. Apelt überbrachte die Grüße des Senats, der Deputation für Häfen und Eisenbahnen und der Handelskammer. Ministerialdirektor Gährs die des Reichsverkehrsministeriums. Als erster Referent sprach Dr. Lübbers, Emden über die „Vergesellschaftung der Häfen". Ueber dasselbe Thema sprach der Mannheimer Beigeordnete Dr. Bartsch. Dieser ging in seinen Ausführungen davon aus, daß die deutschen Binnenhäfen ihrer Natur und geschichtlichen Entwicklung nach öffentliche Verkehrseinrichtungen sind und es aus den verschiedensten Gründen unangebracht wäre. ihnen den öffentlichen Charakter zu nehmen. Dabei stände einer Aenderung ihrer Verfassung und Verwaltung nichts im Wege. Eine Neuorganisation des neuen Binnenhafenwesens sei infolge der großen Umwälzungen nach dem Kriege erforderlich, aber unter dem Begriff „Vergesellschaftung der Binnenhäfen" sei keineswegs eine grundsätzliche und schematische Umbildung in die juristische und kaufmännische Gesellschaftsform zu verstehen, vielmehr nur eine Lösung aus den Fesseln des Parlamentarismus und der Bürokratie und ihre Umwandlung in Organe, die den heutigen Erfordernissen der Wirtschaft besser angepaßt seien und mehr Bewegungsfreiheit hätten als die bisherigen öffentlichen Verwaltungen. / Eine Neuorganisation der Binnenhäfen empfehle sich nicht, sie müsse sich vielmehr nach den örtlichen Verhältnissen und Möglichkeiten richten, die Tradition berücksichtigen und die jeweiligen speziellen Mängel zu beseitigen suchen. Die bei einigen Binnenhäfen bisher unternommenen Versuche könnten als vorbildliche Lösung noch nicht gelten, verdienten aber immerhin volle Anerkennung und Beachtung. / Bei der Neuorganisation seien im allgemeinen folgende Zwecke anzustreben: a) Zusammenfassung sämtlicher Aufgaben eines Binnenhafens zu einem einheitlichen möglichst einfachen Verwaltungskörper; b) Umwandlung der behördlich-bürokratischen Verwaltung in eine geschäftlich-kaufmännische und Herauslösung der Binnenhäfen aus dem Verwaltungsorganismus von Staat oder Gemeinde bei weitgehender finanzieller Verselbständigung; c) Befreiung der Binnenhäfen von jeglicher Beeinflussung durch politische Körperschaften und von zu weitgehender Bevormundung durch behördliche Organe; d) Bildung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen unter Beteiligung von Reich, Ländern, Gemeinden und vor allem privatem Kapital, wo irgend möglich und ratsam. / Das augenblickliche Problem der Neuorganisation sei ein betriebswirtschaftliches. Das eigentliche große, künftige Problem der Neuorganisation des deutschen Binnenhafenwesens sei aber ein volkswirtschaftliches. Neben ihm nehme das jetzige Problem der Vergesellschaftung der Binnenhäfen eine sekundäre Rolle ein. Bei der Behandlung des Problems der Neuorganisation des deutschen Binnenhafenwesens im volkswirtschaftlichen Sinne müßten gewisse Angaben über Entwicklung der Technik und Wirtschaft in Deutschland besonders auf dem Gebiete des Verkehrswesens gemacht werden. Die deutsche Volkswirtschaft werde sich bald trotz des vorläufig noch sehr langsamen Entwicklungsganges rascher aufwärts bewegen. Der Außenhandel werde stark zunehmen, gleichgültig, bei welchem Zollsystem oder bei welcher Reparationslast. Der innere Markt werde erheblich gestärkt werden. Die Produktion Deutschlands an Nahrungsmitteln werde wachsen und der innere Güteraustausch zunehmen. Auf technischem Gebiete werde die Technik der Krafterzeugung und Uebertragung Riesenfortschritte machen und die Gewinnung elektrischer Kraft aus deutschen Gewässern sich vollenden, wozu neue Antriebskräfte, gewonnen durch die Gezeiten und durch die Luft, hinzutreten würden. Die Verflüssigung der Kohle würde gelingen und so die Kohle als Massentransportgut allmählich verschwinden. Dadurch werde auch das Transportwesen gründlich umgestellt werden. / Der Referent geht dann näher auf die hieraus resultierenden technischen Fortschritte und Aenderungen der Verkehrsmittel ein und stellt fest, daß der jetzt im Brennpunkt des Verkehrsstreites stehende Zubringer- und Abfuhrverkehr der Eisenbahn zusammenschrumpfen werde, da der Lastkraftwagen im Bereich von 100 bis 150 km Entfernung die Eisenbahn, besonders in der Beziehung zur Wasserstraße, verdrängen werde. Mit dem Ausbau der Wasserstraßen zu zusammenhängenden Netzen würden diese von der Eisenbahn immer unabhängiger werden, und damit würden auch die Betriebe mit Massengüterverkehr das Bestreben zeigen, sich immer mehr an den Wasserstraßen anzusiedeln. / Im Zusammenhang mit dieser kurz angedeuteten Entwicklung der Technik und Umwandlung der Wirtschaft zieht der Referent die Schlußfolgerung, die sich bezüglich der Siedlung ergeben müsse. Er stellt fest, daß die großen Städte bleiben und sich weiter entwickeln werden, weil nur sie die großen finanziellen Leistungen aufbringen können, um Geistes- und Kulturzentren zu sein. Im Städtebild selbst aber werde eine immer planmäßigere Scheidung von Geschäfts-, Industrie- und Wohnbezirken vor sich gehen. Dabei würde die Industrie die Siedlung auf dem platten Lande möglichst an einer Wasserstraße bevorzugen, weil in dieser Zeit der technischen Vervollkommnung die Warenbeförderung auf der Wasserstraße schneller und billiger als heute vor sich gehen werde. / In Verfolg dieser grundlegenden Aenderungen in Wirtschaft, Verkehr und Siedlung müsse sich auch der Charakter der Binnenhäfen von Grund aus ändern. Aus den jetzt überwiegenden Güterverteilungszentren, den sogenannten Umschlags-Eisenbahnhäfen, würden sich in Zukunft mehr und mehr die ursprünglichen Versand- und Empfangshäfen entwickeln. Der Charakter des Umschlagshafens werde mit der Zeit nachlassen, während der Industriehafen immer mehr hervortreten werde. Hand in Hand damit würden logischerweise auch wesentliche Aenderungen in der technischen Anlage der Häfen, in der Technik des Verladebetriebes und in der wirtschaftlichen Organisation vor sich gehen und damit werde das Problem der Vergesellschaftung aus anderen Gründen und in einer neuen Form gestellt sein. / In der Nachmittagssitzung nahm zunächst das Wort Oberbaurat Peter Hedde, Bremen über die „Baugeschichtliche Entwicklung der bremischen Hafenanlagen". Nach ihm sprach Dipl.-Ing. Gettert, Duisburg über „Die Verwendung von Derimotoren im Kranbetrieb". An die Vorträge schloß sich eine lebhafte Aussprache. Nach der Hauptversammlung folgten die Teilnehmer einer Einladung des Bremer Senats. / Am Sonnabend vormittag wurde eine Hafenrundfahrt unternommen, der sich nach einer Besichtigung der Siloanlagen und des Industriehafens eine Fahrt nach Bremerhaven anschloß. Eine andere Abteilung der Tagungsteilnehmer besichtigte den Bremer Flugplatz. / In Bremerhaven brachten Dampfer der Hafenverwaltung die Teilnehmer in die fertigen und im Ausbau begriffenen Becken des neuen Fischereihafens. Anschließend fand die Besichtigung der neuen Columbus-Kais statt.

★

Gesellschaft zur Förderung des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln. Am 18. Mai hielt in der Aula der Universität Köln die Gesellschaft ihre diesjährige Mitgliederversammlung ab. Das Reichsverkehrsministerium war dabei durch den Ministerialdirigenten Geheimrat Koenigs, die Reichsbahn durch den Präsidenten der Direktion Köln, von Guérard, und mehrere Herren anderer Direktionen, die Reichspost durch den Präsidenten der Oberpostdirektion Köln, Geheimrat Kraiger, vertreten. Ferner hatten sich mehrere namhafte Vertreter des deutschen Verkehrswesens und der übrigen Wirtschaftszweige eingefunden. Dem durch den Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft, Dr. Napp-Zinn, erstatteten Bericht war zu entnehmen, daß die Entwicklung des Instituts in der letzten Zeit eine durchaus erfreuliche war. Seit der Uebernahme der Leitung im Sommer v. J. haben die wissenschaftlichen Arbeitsmittel des Instituts eine bedeutende Vergrößerung erfahren, sodaß das Institut heute vollauf in der Lage ist, seiner Aufgabe als deutsche Zentralstätte für die wirtschaftswissenschaftliche Behandlung des Verkehrswesens nachzukommen. Das Interesse, das dem verkehrswissenschaftlichen Studium entgegengebracht wird, ist nach wie vor sehr lebhaft. Die Hörerzahlen in den größeren verkehrswissenschaftlichen Vorlesungen gehen in die Hunderte. Uebungen und Seminare pflegen von 15—30 Studierenden besucht zu werden. Es ist festzustellen. daß das Institut für Verkehrswissenschaft zu den Anziehungskräften der Universität Köln gehört, die ihr nicht nur aus dem ganzen Reich, sondern auch aus dem Ausland Hörer zuführen. Die vom Institut herausgegebene Zeitschrift für Verkehrswissenschaft steht nunmehr im 4. Jahrgang. Sie dient sowohl zur Veröffentlichung von Aufsätzen namhafter Verkehrsfachleute wie von am Institut entstandenen hervorzuhebenden Arbeiten von Studierenden. Den Mitteilungen über den Haushaltsplan 1926 war zu entnehm, daß das durch freiwillige Beiträge von Körperschaften, Firmen und Privatpersonen getragene Institut wohl auch die derzeitigen schwierigen Wirtschaftsverhältnisse meistern wird. Nachdem die Versammlung die satzungsgemäße Neuwahl des Verwaltungsrates vorgenommen hatte, wurden Generaldirektor Dr. h. c. Franz Ott als Präsident und Generaldirektor Albert Heimann als stellvertretender Präsident wiedergewählt. / An den geschäftlichen Teil schlossen sich zwei Vorträge an, denen auch zahlreiche Stu-

dierende beiwohnten. Zunächst sprach Reichsbahnoberrat Dr. Adam über Organisationsprobleme der Deutschen Reichsbahn. / Nach einem kurzen Hinweis auf die Bedeutung der Deutschen Reichsbahn, des größten einheitlich geleiteten Unternehmens der Welt, behandelte der Vortragende zunächst einige allgemeine Organisationsgrundsätze, die für den Aufbau jedes größeren Unternehmens maßgebend sind. Er wies dann darauf hin, daß die deutschen Bahnen in den letzten Jahren mehrere große Wandlungen durchgemacht hätten, daß diese aber auf die Verwaltungsorganisation ohne Einfluß geblieben seien. Grundsätzlich bestehe auch heute noch in den einzelnen Ländern für die Bahnen die Organisation, wie sie z. Zt. des Staatsbahnbetriebes eingerichtet worden sei. Die Verfassung des neuen Deutschen Reiches hat die Umstellung des Betriebes der Reichsbahnen auf ein wirtschaftliches Unternehmen verlangt und das Reichsbahngesetz des weiteren die Beachtung kaufmännischer Grundsätze bei dem Betrieb gefordert. In der Umstellung gemäß diesen Forderungen befindet sich die Reichsbahn heute noch mitten drin. Die Maßnahmen, die die Reichsbahn-Gesellschaft bisher getroffen hat, um dieser Forderung nachzukommen, wurden dargelegt und darauf hingewiesen, daß sie geeignet seien, dem erstrebten Ziel näher zu kommen, der Vortragende war aber der Ansicht, daß dem Ziel grundsätzlich nur auf einem anderen Wege näherzukommen sei. Auf Grund eingehender Erwägungen glaubte er einen Weg in der Bildung mehrerer größerer Bezirke, denen die eigene Bewirtschaftung ihrer Strecken überlassen wird, weisen zu können. Dabei wurde nicht verkannt, daß einer Lösung des Problems auf dem vorgeschlagenen Wege außerordentliche Schwierigkeiten entgegenstehen, und daß zunächst geprüft werden müsse, ob und wie diese überwunden werden könnten. Der Redner ging über zu dem Problem der Dezentralisation und glaubte, daß es bei der jetzigen Einteilung in kleine Bezirke für die Zwecke der Verwaltung bleiben könne, wenn nicht für die Zwecke der Bewirtschaftung größere Bezirke gebildet werden müßten; in diesem Falle müßte den Leitern dieser größeren Bezirke auch die zentrale Verwaltung unter Uebertragung von der bisherigen Zentralstelle überlassen werden. / Die Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft ist der Reichsbahn-Gesellschaft durch das Reichsbahngesetz auferlegt. Nach Ansicht des Vortragenden wird die Berücksichtigung dieser Interessen in großem Umfange mit der Wahrnehmung der eigenen Interessen zusammenfallen. Wird die Volkswirtschaft durch die Maßnahmen der Reichsbahn-Gesellschaft befruchtet, so genießt diese selbst hieraus den größten Vorteil. / Nach einem kurzen Ueberblick über die frühere und jetzige Stellung des Reichsverkehrsministeriums zu dem im Betrieb befindlichen Bahnen wurde die Einstellung der Reichsbahn auf die durch den derzeitigen Rückgang des Verkehrs bedingten Verhältnisse behandelt und hier in erster Linie ein Abbau der Arbeit (nicht nur der Arbeiter und Angestellten) für dringend notwendig erklärt. / Danach sprach der Institutsleiter Dr. Napp-Zinn über „Rheinschiffahrt und Konjunktur". Der Redner gab zunächst einen Ueberblick über die Entwicklung des Rheinverkehrs seit 1913. Er schilderte, wie nach einem gewaltigen Aufstieg die Rheinschiffahrt durch den Krieg zurückgeworfen wurde. Die Mengenleistung der Rheinschiffahrt während der Kriegsjahre 1915—1918 betrug weniger als die Hälfte der Leistung von 1913. Namentlich der Verkehr mit Rheinmündungshäfen wurde durch die Blockade gedrosselt, wogegen der Verkehr zwischen den deutschen Rheinhäfen etwa den bisherigen Umfang behielt. Nach dem Krieg ließen zahlreiche Gründe den erhofften Verkehrsaufschwung nicht zur Tat werden, so die Minderung der Arbeitsleistung durch den 8-Stundentag und die noch weiter verringerte Leistung im Bergbau, die Tarifpolitik der Bahn, die valutarische Begünstigung der deutschen Nordseehäfen, sozialpolitische Unruhen, Störungen durch Hoch- und Niederwasser, Eingriffe durch die Besatzungstruppen. Die schwierigsten Verhältnisse und den stärksten Rückgang der Verkehrsleistung brachte das Jahr 1923 infolge der Ruhrbesetzung. Die Beruhigung der außenpolitischen Verhältnisse und die der Stabilisierung der Mark folgende Hebung der Arbeitsleistung ließen alsdann im Jahre 1924 endlich eine Annäherung an wirklich friedensmäßige Verhältnisse zu. Im Jahre 1925 erreichte die mengenmäßige Verkehrsleistung auf dem Rhein mit etwa 55 Mill. t beförderter Güter wieder das Maß von 1913. Der Redner betonte, daß dies nur durch vermehrte Kohlentransporte von der Ruhr nach den Rheinmündungshäfen möglich war, während der Oberrheinverkehr noch beachtlich hinter dem Vorkriegsmaß zurückblieb. Es seien also die tonnenkilometrische Leistung und ebenso die kommerzielle Lage der Rheinschiffahrt, deren Verkehrskapazität gestiegen sei, den Verhältnissen von 1913 keineswegs gleich. An Hand von graphischen Darstellungen gab der Redner ein eindrucksvolles Bild der Beziehungen von Verkehrsleistung, Wasserstand und Frachtenentwicklung während der Jahre 1924 und 1925. Zum Schluß erläuterte der Redner die Frage, auf welchen Wegen eine möglichst gute Anpassung der Transporte an die wechselnde natürliche Leistungsfähigkeit der Rheinwasserstraße anzustreben sei, und gab dem Wunsch auf Hand-in-Handarbeiten der Rheinschiffahrtsunternehmen in dieser Richtung Ausdruck.

*

Wirtschaftsverband für den Regierungsbezirk Magdeburg. Am 18. Mai 1926 hielt der Wirtschaftsverband für den Regierungsbezirk Magdeburg e. V., in dem alle wirtschaftlichen Kreise des Magdeburger Wirtschaftsgebietes vereinigt sind, seine diesjährige Migliederversammlung in Magdeburg ab. In der Versammlung sprach Herr Oberbürgermeister a. D. Dr. Most, M. d. R., erster Syndikus der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Ruhrort, über „Eisenbahn und Schiffahrt". Er führte aus, daß ebenso wie vor dem Kriege die Eisenbahnen, auch jetzt die Reichsbahn-Gesellschaft die Binnenschiffahrt nicht als einen gleichberechtigten Träger eines verwandten Verkehrszweiges, sondern als einen lästigen Konkurrenten ansehe. Gewiß dürfe man die schweren Belastungen der Reichsbahn durch den Dawesplan nicht verkennen, aber auch andere Wirtschaftsunternehmungen, insbesondere die Schiffahrt hätten unter den Nachwirkungen des Krieges schwer zu leiden. Daß der Reichsbahn-Gesellschaft die Erhöhung ihrer Einnahmen und die Abtragung der Reparationsschulden näher am Herzen liege als die Lage eines anderen mit ihr im Wettbewerb stehenden Verkehrsmittels, sei ein unerträglicher Zustand. Charakteristisch sei die Stellungnahme der Reichsbahn gegenüber der Binnenschiffahrt in der Frage des Ausbaues von Wasserstraßen, weil man einen Einnahmeausfall für die Bahn befürchte. Dieser Standpunkt sei unverständlich, da gerade durch die Erschließung eines Gebietes durch Kanalisierung Industrie und Verkehr geweckt werde und der Eisenbahn hierdurch nicht Güter genommen, sondern zugeführt würden. Das habe die Oderkanalisierung und der Main—Donau-Kanal bewiesen, und dieser Gedanke sei auch maßgebend bei dem Neckar—Main-Kanalbau und dem Projekt der Lahn-Kanalisierung. Die Binnenschiffahrt sei es gewesen, die die Industrialisierung Deutschlands ermöglicht habe, und wenn wir eine Wirtschaftspolitik nicht nur für den morgigen Tag, sondern auf lange Sicht betreiben wollen, dann müsse an einen systematischen Ausbau der Wasserstraßen gedacht werden. Der Vortrag fand den einmütigen Beifall der zahlreichen Zuhörer.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT MAI 1926

Rhein Von einer durchgreifenden Aenderung der trostlosen Lage der Rheinschiffahrt war auch in diesem Monat noch nichts zu verspüren, wenn auch eine kleine Besserung eingetreten ist. Die bekannten niedrigen Kohlenzugänge für den Oberrhein bewegten sich in ungefährer Höhe des Vormonats. Für die zum Oberrhein bestimmten Kohlenmengen war nach wie vor genügend Kahnraum vorhanden. Es liegen auch heute noch wie seit Monaten viele leere Kähne beschäftigungslos auf der Duisburger Reede herum. Die infolge des englischen Bergarbeiterstreiks geschaffene Aenderung in der allgemeinen Lage übte auch auf die Rheinschiffahrt die erwartete Rückwirkung aus. Bei Anziehen der Frachten für Holland und Belgien gingen naturgemäß auch die Frachten zum Oberrhein in die Höhe. Die Fracht Ruhrort-Mannheim, die zum Monatsanfang mit Mk. 0,55 bis Mk. 0,60 je Tonne notiert war, stieg nach und nach auf Mk. 1,20 je Tonne und die ab Kanal nach Mannheim auf Mk. 1,50 je Tonne; doch infolge Ueberangebots an Kahnraum bröckelten diese Sätze wieder ab. Am 20. wurde ab Kanalhäfen nach Mannheim nur noch Mk. 1,— je Tonne angelegt. An den letzten Tagen fanden mangels Nachfrage keine Frachtnotierungen zu Berg statt. / Die Kohlenver-

ladungen für Holland und Belgien waren in diesem Monat, besonders bei der durch den englischen Bergarbeiterstreik bedingten Steigerung der Exportmengen äußerst rege. Die Hoffnungen auf eine Frachtenhausse haben sich nicht ganz erfüllt. Die Steigerung der Frachtsätze kam nur langsam und in geringem Umfang. Der Grund hierfür lag wohl in der Hauptsache darin, daß nach wie vor genügend Zustrom an Leerraum war. Die Fracht Ruhrort-Rotterdam ging von Mk. 0,60 je Tonne mit freiem Schleppen ab Strom bezw. Mk. 0,75 je Tonne ohne frei Schleppen am 4. zunächst auf Mk. 0,70 bezw. Mk. 0,85; am 5. auf Mk. 1,— bezw. Mk. 1,15; am 6. auf Mk. 1,20 bezw. Mk. 1,35 und am 8. auf Mk. 1,30 bezw. Mk. 1,45 je Tonne in die Höhe. Der seit Wochen beobachtete Zugang an Leerraum nach den Ruhrhäfen hat in der zweiten Monatshälfte einen solchen Umfang angenommen, daß ein derartiges Ueberangebot an Leerraum herbeigeführt wurde, dem gar keine entsprechende Nachfrage gegenüberstand. Die Frachten haben infolgedessen im Laufe der Vorwoche Abschwächungen erfahren müssen, und zwar gingen dieselben am 17. um Mk. 0,10 und am 19. um weitere Mk. 0,20 je Tonne herunter. Ueber die Pfingstfeiertage hat sich an der Ruhr derart viel Leerraum angesammelt, daß die Frachten noch weiter abbröckelten. Zurzeit (Anfang Juni) werden nur noch Mk. 0,80 mit freiem Schleppen und Mk. 0,95 je Tonne ohne frei Schleppen bezahlt. / Die Rheinwasserstandsverhältnisse waren auch in diesem Monat weiterhin günstig. Nur an den ersten 7 Tagen des Monats lag der Cauber Pegel unter 2 m. Der tiefste Stand wurde am 2. mit 1,80 m von Caub gemeldet. Andauernde ergiebige Niederschläge brachten das Wasser in der Folge zum Steigen, und unter geringen Schwankungen erreichte der Cauber Pegel am 19. d. M. seinen höchsten Stand von 2,58 m. In den letzten Tagen ist das Wasser wieder etwas zurückgegangen. Zurzeit zeigt der Cauber Pegel noch einen Stand von 2,35 m an. Dem Wasserstand entsprechend konnten die zum Oberrhein fahrenden Schiffe, deren Eintauchtiefe bei Monatsanfang etwas eingeschränkt werden mußte, nach und nach besser ausgenutzt und zuletzt sogar vollständig abgeladen werden. / Das Schleppgeschäft liegt nach wie vor sehr darnieder. Trotzdem wegen Beschäftigungsmangel eine ganze Reihe von Dampfern außer Betrieb gesetzt ist, ist Schleppkraft übergenüge vorhanden. Die meisten Schlepper müssen tagelang warten, bis sie mit einem kompletten Zug die Bergreise antreten können. Während des ganzen Monats war der verlustbringende Satz von Mk. 0,90 je Tonne Basis Ruhrort-Mannheim notiert. Obwohl bei diesem Schleppsatz kein Ertrag zu erzielen war, hielten viele Reedereien nicht einmal diesen Satz ein und nahmen unter der Hand billiger an.

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat Mai erreichte bei weitem nicht die Verkehrsziffern im Mai 1925. Besonders die Erztransporte von Emden blieben stark gegen die Durchschnittshöhe zurück. Da in den Kohlentransporten infolge des englischen Bergarbeiterstreiks eine Belebung eingetreten war, mußte in größerem Umfange Leerraum zu Berg genommen werden. In der Hannoverfahrt hielt die schlechte Lage auch während des Berichtsmonats an, wenn auch gegen Ende des Monats eine leichte Besserung eintrat. Die aufgelegte Tonnage konnte noch nicht wieder in Fahrt gesetzt werden. Für den Monat Juni wird eine Belebung durch den Beginn der Kalisaison erwartet. Die Umschlagbetriebe in den Dortmunder Häfen waren den geringen Erzankünften entsprechend schwach beschäftigt. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete prompt. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 306 beladene, 79 leere Schiffe und 121 Schlepper mit insgesamt 158 545 t Ladung, davon 138 385 t Erz. Abgegangen sind 170 beladene, 280 leere Schiffe und 120 Schlepper mit 82 158 t Ladung, davon 44 926 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Mai 1926 belief sich auf 240 703 t gegen 300 599 t im Mai 1925. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar bis 31. Mai 1926 belief sich auf 1 084 155 t gegen 1 237 541 t im Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Hannover: In den Hannover-Häfen sind im Monat Mai angekommen 117 Kähne mit insgesamt 56 268 t Ladung, davon 49 326 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 116 Kähne mit 43 331 t Ladung, davon 21 000 t Erz, 3 251 t Kali nach Westen, 5 389 t Kali nach der Weser, 7 900 t Salz und 4 429 t Zucker.

Hafen Emden: In Emden sind im Monat Mai 1926 angekommen 11 Dampfer mit rund 80 000 t Erz, 2 Dampfer mit Steinen, 3 Dampfer mit Stückgut, 1 Leichter mit Zucker und 6 Dampfer mit Getreide. Leer liefen 73 Dampfer und Seeleichter ein. Außerdem bunkerten 19 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen rund 130 000 t Kohlen und Briketts mit 30 Dampfern und 23 Seeleichtern, 13 236 t Eisen mit 7 Dampfern, außerdem 8 Dampfer mit verschiedenen Gütern.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat Mai eingegangen 270 leere und ein beladenes Schiff. Ausgegangen sind 253 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 155 908 t. An sonstigen Gütern 310 t. / Im Wanner Osthafen sind 17 beladene und 8 leere Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 8 beladene und 17 leere Schiffe. Der Güterumschlag im Osthafen belief sich auf 2981 t.

Elbe 1. Unterelbe. Eine für den Monat Mai erhoffte Belebung des Bergelbegeschäftes ist leider nicht eingetreten. Die Andienungen von Importgütern waren nach wie vor so gering, daß, trotzdem leerer Raum in erheblichem Ausmaße für Talabladungen nach sächsischen und tschechoslowakischen Elbeumschlagsplätzen gebracht worden ist, die in Hamburg verbleibenden, teilweise schon viele Wochen leer liegenden Schiffsräume nicht beladen werden konnten. Die Abwanderung so mancher, an sich der Binnenschiffahrt gehörender Güter an die Bahn mußte nach wie vor festgestellt werden. Die Verladungen solcher Güter durch die Bahn sind bei dem ohnedies geringen Geschäft besonders nachteilig für die Elbeschiffahrt. Eine Besserung der Lage in dieser Hinsicht kann erst dann erhofft werden, wenn die Reichsbahn den Forderungen der Interessenten auf Einführung der Binnenumschlagstarife und Anwendung der Seehafen- und Durchfuhrausnahmetarife auf die Binnenumschlagsplätze entspricht. Mehr noch als die Binnenschiffahrt hat der Handel ein Interesse daran, daß die Bahn die Binnenumschlagstarife gewährt, da erst damit eine mehr oder weniger erhebliche Verbilligung der Transportkosten ermöglicht werden kann. Die Wirtschaft kann mit Recht von der Deutschen Reichsbahn weitgehendste Einführung von Binnenumschlagstarifen fordern, womit erreicht wird, die Waren unter Benutzung des billigen Wasserweges und der Ausnahmetarife über die Binnenumschlagsplätze zu führen. / Ungünstig beeinflußte das Bergelbegeschäft auch der den ganzen Monat Mai über andauernde Kohlenarbeiterstreik und der vom 3. 5. bis 12. 5. andauernde Generalstreik in England. Der Kohlenarbeiterstreik in England machte Verladung englischer Kohle nach Berlin im Berichtsmonat ganz unmöglich, und war die weitere Folge die, daß die unbeschäftigten Berliner Kohlenschiffer sich Beschäftigung im ohnedies unzureichenden Elbegeschäft suchten. / Die Elbe Schiffahrtsvereinigung von 1926 zeigte sich nach wie vor bereit, in den Fällen Frachtermäßigung eintreten zu lassen, so bestehende günstigere Verkehrswege die Notwendigkeit hierzu ergaben. / Der Wasserstand der Elbe war leicht zurückgehend und erlaubte nicht mehr, die Elbeschiffe voll auszulasten. Niedrigstwasserstände waren

in Außig	am 21. 5.	mit 12 cm	unter	Null
„ Dresden	„ 22. 5.	„ 157 cm	„	„
„ Magdebg.	„ 22. 5.	„ 71 cm	über	„

Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der ab 1. April 1926 gültigen Nebengebührenliste zur Berechnung.

2. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Das Talgeschäft ließ an den mittelelbischen Umschlagsplätzen durchweg auch während des verflossenen Monats noch stark zu wünschen übrig. Die Kali- und Steinsalzverladungen hielten sich in sehr mäßigen Grenzen. Auch das Stückgutgeschäft liegt noch immer darnieder. Infolgedessen konnte sich die Kahnraumreserve, die sich in den Vormonaten in Magdeburg angesammelt hatte, noch nicht verbrauchen. Da das oberelbische Geschäft sich lebhafter gestaltete und auch nach dort hin nicht genügend Frachten vorlagen, so wurde auch von der Mittelelbe leerer Kahnraum bergwärts geschleppt. Infolge des geringen Güterangebotes zeigten die Frachten weiter sinkende Tendenz. Auch die Umschlagsgebühren mußten den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßt werden. Die jetzige Höhe der Umschlagsgebühren dürfte kaum noch in allen Fällen Deckung der Selbstkosten zulassen. Die Wasserverhältnisse waren während des Berichtsmonates durchweg befriedigend; der Magdeburger Pegel notierte am 1. 5. plus 1,7 m, am 10. 5. plus 78 cm, am 23. 5. plus 69 cm und am 27. 5. plus 1,18 m. / Gegen Ende des Monats wurde in der Stromelbe bei Magdeburg mit der Vornahme der Reinigungsarbeiten begonnen. Die Stromelbe in Magdeburg ist seit einer Reihe von Jahren nicht mehr nach aus der Flußschale emporragenden Steinen abgesucht worden, so daß dies jetzt zu einer dringenden Notwendigkeit geworden ist. Da die jetzige Jahreszeit für die Vornahme der Arbeiten am besten geeignet ist, so hat sich das Wasserbauamt Magdeburg zur schleunigsten Durchführung entschlossen. Leider läßt

sich eine gewisse Behinderung des durchgehenden Schiffahrtsverkehrs nicht ganz vermeiden. Die Wasserbaubehörden sind aber bestrebt, den Schiffahrtsverkehr so wenig wie möglich zu behindern.

b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach Böhmen ruhten während des Berichtsmonats ganz. Das Stückgutgeschäft zeigte einige Belebung. Zur Verladung gelangten in der Hauptsache Mehl, Zucker und Oel nach sächsischen Umschlagsplätzen. Unter den Bergankünften sind verschiedene Ladungen Salpeter, sowie Roh-Phosphat und Schwefelkies zu erwähnen.

3. Oberelbe: Der Talverkehr ab böhmischen Umschlagsplätzen zeigte erfreulicherweise gegenüber den Vormonaten eine nicht unwesentliche Belebung, die in der Hauptsache auf starke Abladung von Zucker und Schnittholz zurückzuführen ist. Daneben wurden in größeren Mengen noch Tafelglas, Flaschen, Malz, Gerste, Cellulose, Walzdraht, Ton und Eisenröhren verschifft. Auch Braunkohlen wurden in etwas größerem Umfange als in den Vormonaten verfrachtet. Von sächsischen Umschlagsplätzen hielten sich die Verladungen in ungefähr gleicher Höhe wie im Vormonat. Außer Steinen gelangten in nennenswerten Mengen Briketts, Glassand, Bauxit, Schlamm, Weizen, Eisenblech, Malz, Papier und Hohlglas zum Umschlag. Im Importverkehr kamen in sächsischen und böhmischen Umschlagsplätzen folgende Güter zur Entladung: Salz, Phosphat, Schwefel, Schwefelkies, Salpeter, Rohöl, Weizen, Kopra, Braunsteine und Stückgüter.

Elbe-Frachtenbewegung im Monat Mai 1926.

	5.	10.	15.	20.	25.	30.
Magdeburg	20	20	19	19	19	19
Riesa/Dresden	50/55	50/55	50/55	50/55	50/55	50/55
Laube	6	6	6	6	6	6
Berlin	26	26	26	25	28	27
Breslau	65	63	58	55	55	55

Pf. für 100 kg Laube Kc. % kg.

Märkische Wasserstraßen

Erwartungsgemäß — mit Rücksicht auf die unveränderte Depression der gesamten Wirtschaft — ist in der Verkehrslage der Eilgüterschiffahrt im Mai keine Besserung eingetreten. Die zur Durchführung gekommenen Transporte hielten sich auf sämtlichen Relationen in äußerst bescheidenen Grenzen und erreichten teilweise in ihrer Höhe nur die Hälfte der im gleichen Zeitraum des Vorjahres beförderten Transportmengen. / Im übrigen konnte sich die günstige Gestaltung des Kohlenverkehrs ab Oberschlesien auch im Mai weiter behaupten und sogar durch die Auswirkung des englischen Bergarbeiterstreiks gewisse Fortschritte erzielen. / In der Berliner Baumaterialienschiffahrt hat endlich die bereits seit Monaten erwartete Belebung des Frühjahrsgeschäftes, wenn auch erst in allmählich ansteigender Linie und in noch nicht einheitlichem Umfange, eingesetzt. Vereinzelt konnten bestimmte Betriebe bereits den gesamten Schiffspark restlos beschäftigen und erhebliche Transporte zur Durchführung bringen. Es steht zu hoffen, daß auch bei den übrigen Betrieben in den nächsten Wochen eine durchgreifende Besserung der Betriebslage eintreten wird.

Oder

Breslau, den 7. Mai 1926. / Infolge einer kleinen, aber ausreichenden Aufbesserung der Wasserführung von Oder und Neiße im Quellgebiet vermochten 198 voll beladene Kähne von Breslau talwärts abzuschwimmen. Cosel-Hafen war gut beschäftigt, 63 000 t Kohlen und 2 300 t Güter wurden in 180 Fahrzeugen umgeschlagen; aus den beladenen Bergkähnen wurden 16 000 t Erze gekrant. Da noch 56 Bergkähne auf Entlöschung warten und der Zugang beladener Bergfahrzeuge stärker wird, muß die Arbeit an den Kränen weiter gesteigert werden. In der Bergbewegung durch Breslau wurden 101 beladene und 84 leere Kähne gemeldet. Vom 7. d. Mts. abends bis 10. d. Mts. mittags wird die Schleuse Ransern wegen dringender Arbeiten im Untergraben für jeden Verkehr, ausgenommen den Eilverkehr, gesperrt. / Stettin war gut beschäftigt. Der Verkehr von Hamburg nach der Oder ist schwach.

Breslau, den 14. Mai 1926. / Der Wasserstand der Oder hat bei Beginn der Berichtswoche eine weitere, nennenswerte Aufbesserung erfahren; Ratibor meldete am 9. d. M. einen Höchststand von 3,58 m und kann daher mit Vollschiffigkeit unseres Stromes für die nächste Zeit gerechnet werden. / In Coselhafen sind 66 500 t Kohlen und Güter zum Schiff und 21 500 t Erze zum Waggon umgeschlagen worden. / Die im vorwöchentlichen Bericht erwähnte Reparatur der Schleuse Ransern war, wie vorgesehen, am 10. d. Mts. mittags beendet. Der sich durch die 2½tägige Sperre in Ransern angesammelte Tal- und Bergrang war bis Dienstag abend vollständig aufgearbeitet. Es durchfuhren in der Zeit vom 8. bis zum 14. d. M. Breslau zu Tal 232 beladene Kähne, zu Berg 101 beladene und 71 leere Fahrzeuge. / In Stettin gelangten weitere Erzmengen zum Umschlag in die Binnenfahrzeuge. Hamburg unverändert still.

Breslau, den 21. Mai 1926. / Bei durchaus günstigem Wasserstand — Ratibor meldete am 23. 5. erneut ein Steigen der Oder um rund 1 Meter — zeigte auch der Umschlag in Coselhafen eine weitere Zunahme, indem fast 75 000 t Kohlen und Güter vom Waggon in 202 Fahrzeuge und 25 000 t Erze zum Waggon umgeschlagen wurden. Der Kahnbestand in Coselhafen ist auf 185 Fahrzeuge zurückgegangen, darunter 76 beladene Bergkähne. Die Bewegung durch Breslau war wiederum sehr stark: 211 voll beladene Kähne zu Tal, sowie 138 leere und 93 beladene zu Berg. In Stettin ist durch das Ausbleiben der Lulea-Erze (der Hafen von Lulea ist immer noch vereist) eine kleine Pause in der Uebernahme der schwedischen Erze eingetreten, sodaß im Bergverkehr in der Hauptsache Leerzüge zu beobachten waren. Von Hamburg sind einige größere Transporte nach Schlesien unterwegs, sonst ist das Interesse nach Oderverladungen schwach und Kahnraum noch genügend vorhanden.

Breslau, den 28. Mai 1926. / Auch in der letzten Maiwoche war der Wasserstand der Oder vollschiffig. Die Verladungen dagegen zeigten in Auswirkung der Feiertage einen merklichen Rückgang, nur 45 000 t Kohlen und Güter wurden zum Schiff umgeschlagen, 121 voll beladene Fahrzeuge schwammen von Coselhafen ab, der Bestand an Kähnen ist auf 254 heraufgegangen. Durch Breslau wurden zu Berg 137 beladene und 136 leere Kähne gemeldet, zu Tal 192 voll beladene. / In Stettin ist immer noch keine Aenderung eingetreten, sodaß weiter Leerraum aus Stettin herausgeschleppt wird. Das Ladungsangebot in Hamburg nach der Oder ist nach wie vor still.

Oder-Wasserstände:

Datum:	Ratibor:	Dyhernfurth:	Neisse b. Wartha:
1. 5. 26	—	—	— 0,04 m
2. 5. 26	1,28 m	1,56 m	—
7. 5. 26	—	—	+ 0,02 m
8. 5. 26	1,64 m	1,89 m	+ 0,18 m
9. 5. 26	3,52 m	1,99 m	—
	(Höchststand 3,58 m)		
14. 5. 26	—	—	+ 0,18 m
15. 5. 26	1,69 m	2,51 m	+ 0,08 m
16. 5. 26	1,56 m	2,34 m	—
21. 5. 26	—	—	+ 0,08 m
22. 5. 26	2,80 m	2,41 m	+ 0,50 m
23. 5. 26	2,50 m	2,60 m	—
28. 5. 26	—	—	+ 0,24 m
29. 5. 26	1,54 m	2,24 m	—

Oderfrachten vom 1. 5. 26 bis 28. 5. 1926.
(in Reichsmark je Tonne, ausschließlich aller Nebenkosten wie Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr.)

Von		Breslau		Oppeln		Cosel-Oderhafen		
Nach		Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für g. Kahnladung. Steinkohle: Vom	bis							
1. 5.	7. 5.	3,75	3,15	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90
8. 5.	14. 5.	3,75	3,15	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90
15. 5.	21. 5.	3,75	3,15	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90
22. 5.	28. 5.	3,75	3,15	5,40	4,80	5,90	5,30	7,90

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen traten entsprechende Zuschläge ein.

Weichsel

Der Verkehr war den ganzen Mai hindurch durch einen außergewöhnlich hohen Wasserstand begünstigt. Während sonst im Mai schon sommerliche Wasserknappheit begann, hielt sich diesmal den ganzen Mai hindurch der Wasserstand über Mittel. Es konnten daher Kähne mit 200 t Ladung und sogar noch etwas mehr bis Warschau verkehren, und in der unteren Weichsel ab Wloclawec, bis wo sich hauptsächlich der Verkehr mit Danzig erstreckt, gab es keine Fahrwasserschwierigkeiten. Der Verkehr zeigte daher auch eine kleine Belebung, die auch noch gefördert wurde dadurch, daß die polnischen Eisenbahnen nach Danzig überlastet sind. Die Kohlenausfuhr mit Seeleichtern über Dirschau konnte fortgesetzt werden, außer dem hat man zur Entlastung der Bahn auch einige tausend Tonnen Kohlen in Dirschau von der Bahn auf Kähne umgeladen, um dann in Danzig wieder die Umladung aus den Kähnen auf Seeschiffe vorzunehmen. Die Kosten der doppelten Umladung sind aber zu groß, als daß man dies

in größerem Umfang machen könnte. Lohnender wäre ein solcher Kohlentransport auf der Weichsel, wenn man rechtzeitig den Strom bis Warschau ausgebaut und dort eine Hafenanlage geschaffen hätte. Auf einer leistungsfähigen Wasserstraße würde der Kohlenumschlag in Warschau eine Verbilligung der gesamten Transportkosten bis Danzig herbeiführen. / Neu eröffnet wurde im Mai eine Dampferlinie von Danzig nach Kowno durch die Firma Johannes Ick. Nach Kowno gehen hauptsächlich Zucker und Zement, auch Heringe und Stückgut. / Im Mai kamen auf der Weichsel stromab nach Danzig, abgesehen von etwa 180 Passagier- und Schleppdampfern, 42 Dampfer und 88 Kähne, die zusammen 16 089 t Fracht geladen hatten, während es im April 33 Dampfer und 87 Kähne waren mit einer Ladung von 14 418 t. Von der Ladung entfielen im Mai 5 070 t auf Getreide, 4 305 t auf Kohlen, 3 586 t auf Zucker, 1 030 t auf Soda, nur 866 t auf Holz usw. Eine Holzflößerei nach Danzig hat auch im Mai noch immer nicht stattgefunden, doch kam eine ganze Anzahl Holzflöße nach Thorn, Bromberg und Graudenz. Stromauf gingen im Mai von Danzig 38 Dampfer und 83 Kähne mit 6 723 t Ladung, während es im April 31 Dampfer und 83 Kähne mit 5 160 t Ladung waren. Im Mai handelte es sich hauptsächlich um Kohlen (1 988 t, meist nach Ostpreußen), um 1 012 t Holz, 670 t Petroleum, 344 t Erbsen, 234 t Zement für Kowno, 199 t Güter für Kowno usw. Der Gütertransport von Danzig nach den polnischen Weichselstädten ist ganz minimal. Einige Holzladungen gingen nach Königsberg und Berlin. Im Mai wurde auch wieder die Passagierverbindung binnenwärts zwischen Danzig und Königsberg aufgenommen, die seit 7 Jahren besteht.

Ostpreußische Wasserstraßen Der Dampferverkehr war im Mai bei günstigen Wasserständen sehr lebhaft, der Kahnverkehr ließ zu wünschen übrig. Getreide kam noch ziemlich viel auf dem Wasserweg nach Königsberg, Holz aber war nur wenig zu verladen. Auch die Transporte von Cellulose zeigten einen Rückgang. Stromauf von Königsberg gab es aber wieder bedeutende Kohlentransporte. Die Beförderung von Baumaterialien hat auf dem Frischen Haff wieder großen Umfang angenommen. Anfang Mai gab es auch in Memel einige Ladungen Kohlen und Schwefelkies nach Tilsit, doch haben diese Transporte zu Ende des Monats wieder aufgehört. Die Holzflößerei auf der Memel ruht wie im vorigen Jahre noch fast völlig, da man in Polen die litauischen Vorschriften für die internationale Holzflößerei auf dem Memelstrom für nicht weitgehend genug hält. Auf dem Kurischen Haff ist die alte Linie von Cranzbeek nach Memel mit einem neuen Schraubendampfer wieder aufgenommen worden.

Donau, Main und Ludwigs—Donau—Main-Kanal

Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Getreide aller Art, Benzin und Holz aller Art befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenfabrikate und Sammelgüter. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 46 495 t, davon Grenzeingangsverkehr 18 896,5 t, Grenzausgangsverkehr 27 598,5 t. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 47 977 t, darunter vorwiegend Steinkohlen u. Koks 39 328,5 t, Düngemittel aller Art, 1 071 t Ton, 694,5 t Eisen und Eisenfabrikate und 614 t Harz. Zu Tal kamen 1 458,5 t, davon 1 158 t Sand und außerdem 1 158 t Floßholz an. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 4 424 t, hiervon hauptsächlich Holz aller Art 2 248 t, Holzzellstoff 932,5 t, 516 t Schwefelkies und außerdem 1 138 t Floßholz. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 4 906,5 t, in der Hauptsache Mehl 1 916 t, unedle Metalle und Waren daraus 1 045,5 t, Holz aller Art 1 863 t und 596,5 t Eisen und Eisenfabrikate. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg mit 1 575 t, darunter 1 330 t Mehl, und einen Abgangsverkehr zu Tal mit 2 541 t, darunter 1 300 t Sand und Kies, 620 t Getreide und außerdem 900 t Floßholz zu verzeichnen. An der Schleuse Stockstadt a. Main betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 78 806 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und Koks 41 948 t, 3 668 t Mehl, 3 357 t Düngemittel aller Art, 2 237 t Chemikalien, 1 390 t Steine aller Art, 1 071 t Ton, 1 034 t unedle Metalle und Waren daraus und 605 t Harz; zu Tal 5 459 t Holz aller Art, 3 738 t Getreide aller Art, 3 221 t Steine aller Art, 2 165 t Zement, 1 368 t Holzzellstoff, 1 189 t Eisen und Eisenfabrikate, 1 056 t Ton und 640 t Sand und Kies. Außerdem hatte Stockstadt a. Main einen Floßverkehr zu Tal von 6 625 t Floßholz zu verzeichnen. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 3 100 t, zu Tal 4 581 t Schiffsgüter und 7 156 t Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 2 983 t, zu Tal 3 750 t Schiffsgüter und 4 210 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 1 668 t, zu Tal 2 575 t Schiffsgüter und 3 825 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Mehl, Sand, Kies, Steine und Getreide aller Art. / Auf dem Ludwigs-Kanal befaßte sich der Verkehr hauptsächlich mit Sand, Kies und Holz aller Art. In Kelheim gingen 810,5 t Güter und 400 t Floßholz ab; in Nürnberg kamen 283 t an und durch die Schleuse Bamberg gingen 1 138,5 t Floßholz in den Main über. Auf sonstigen am Ludwigs-Kanal gelegenen Häfen und Plätzen kamen 1 100 t an.

Ein- bezw. Ausladeort	Ankunftsverkehr zu Berg	Ankunftsverkehr zu Tal	Abgangsverkehr zu Berg	Abgangsverkehr zu Tal
	Tonnen		Tonnen	
Regensburg	13 635	1 160	140	14 639
Deggendorf	—	—	—	4 614
Passau	5 381	196,5	9,5	7 915,5
Aschaffenburg[1])	47 977	1 458,5[2])	495	4 424[3])
Würzburg	4 906,5	965	9	4 712,5
Bamberg	1 575	—	—	2 541,5[4])

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.
[2]) Hierzu 1 158,5 t Floßholz.
[3]) Hierzu 1 138 t Floßholz.
[4]) Hierzu 900 t Floßholz.

VERKEHRSSTATISTIK

Binnenwasserstraßenverkehr wichtiger Verkehrspunkte im ersten Vierteljahr 1926

(Vorläufige Ergebnisse)

Verkehrspunkte	Güter insges. im ersten Vierteljahr an 1925	an 1926	ab 1925	ab 1926	davon Kohlen im 1. Vierteljahr 1926 an	ab
	in 1000 t					
Königsberg i. Pr.	23,9	6,3	10,3	4,8	—	3,3
Kosel	105,1	105,8	272,1	406,8	0,5	380,2
Breslau	21,8	21,9	159,5	105,2	2,2	55,2
Stettin und Swinemünde	201,6	220,7	167,4	116,4	65,8	7,4
Berlin (inneres Stadtgebiet)	607,1	694,2	178,2	175,8	218,2	2,1
Magdeburg	135	111,5	143,4	114,5	17,1	0,9
Hamburg	734,9	977,9	685,6	613,5	29,1	173,6
Hannover und Umgegend	155,1	128,6	156,8	128,8	121,6	—
Emden	274,2	189,5	309,4	250,8	185,3	—
Duisburg	961,3	788,9	3 816,7	4 676,2	29,1	4 398,5
Mannheim und Ludwigshafen	2 247,6	1 577,5	362,9	373,6	1 070,4	19,4
Karlsruhe	143,7	243	48	28,6	211,7	—
Kehl	47,7	164,8	12,6	24,2	96,5	15
Frankfurt a. M.	320,8	201,7	32,9	22,4	111,5	—
Aschaffenburg	173,7	130,6	22,9	13,5	119,1	0,2
Passau und Regensburg	24,6	30,9	22,8	42,6	0,4	0,6
Unterweser (Schleuse Hemeling)	414,1	272,9	71,5	45,1	148,5	0,5
Im Ruhrgebiet (Schleuse Münster)	516,9	421,2	730,9	518,6	—	489,4
Im Ruhrgebiet (Schleuse Duisburg	395,5	309,0	1 504,3	2 113,7	6,7	1 843,9
Im Ausland über Emmerich	4 977,3	7 176,9	3 339,5	2 667,8	5 274,6	85,1
Im Ausland über Schandau	112,1	102,6	219,2	177,7	—	29,4
Zusammen:	12 594,0	13 876,4	12 266,9	12 620,6	7 708,3	7 504,7

PERSÖNLICHES



Karl Barkemeyer

Direktor der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft, der in diesen Tagen auf das 50jährige Berufsjubiläum in der Weserschiffahrt zurückblicken konnte.

Am 15. Mai 1876 trat Herr Direktor Barkemeyer in das am gleichen Tage gegründete Haus Karl Groß zu Brake ein. Die Firma — heute nur noch Speditionsbetrieb — befaßte sich seinerzeit in erster Linie mit der Schiffahrt auf der Weser. Nach genau 13 Jahren, am 15. Mai 1889, in die Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft eingetreten, erhielt Herr Barkemeyer bereits nach kurzer Zeit Prokura. Dem Vorstande der Gesellschaft gehört der Jubilar, der sein ganzes Lebenswerk der Weserschiffahrt gewidmet hat und auch in den Kreisen der gesamten deutschen Binnenschiffahrt großes Ansehen genießt, bereits seit einer Reihe von Jahren an. Wir rufen dem Altmeister der Weserschiffahrt, der sein 50jähriges Berufsjubiläum in vollster Frische feiern konnte, zu: Ad multos annos!

Rektor und Senat der Technischen Hochschule Karlsruhe haben den Geh. Kommerzienrat Ludwig Stromeyer in Konstanz, dem Führer bei der Erschließung des Oberrheins zum Bodensee für die Großschiffahrt, in dankbarer Würdigung seiner Verdienste um die deutsche Wirtschaft zum Ehrensenator der Technischen Hochschule Karlsruhe ernannt.

Ernst Roloff †. Der Elbstrombaudirektor i. R. Ernst Roloff in Magdeburg ist am 26. Mai d. J. durch den Tod unerwartet aus einem arbeitsreichen, an Erfolgen gesegneten Leben abberufen worden. Roloff ist am 30. Mai 1855 in Oberröblingen (Prov. Sachsen) geboren. Das Gymnasium in Eisleben verließ er mit dem Zeugnis der Reife zu Ostern 1873. Nach abgeschlossenem Hochschulstudium an der Bauakademie in Berlin bestand er 1877 die Regierungsbauführerprüfung und 1882 die zweite Staatsprüfung als Regierungsbaumeister, wobei ihm die Schinkelarbeit als häusliche Aufgabe angerechnet wurde. Das mit dem Schinkelpreis verbundene Reisestipendium benutzte Roloff zur Ausführung einer Studienreise nach Schweden. Roloff war zunächst Hilfsarbeiter bei dem Wasserbauamt I in Berlin und bei der Regierung in Potsdam. Nach Bearbeitung des Entwurfs für den Oder—Spree-Kanal wurde ihm dann die Bauleitung der Regierungsarbeiten der Havel bei Havelberg und später beim Oder—Spree-Kanal das Neubauamt in Fürstenwalde übertragen. In den Jahren 1891 bis 1898 leitete er die Bauten zur Kanalisierung der Oder und die Wasserbauinspektion in Oppeln. Hierauf erfolgte seine Ernennung zum Vertreter des Oderstrombaudirektors in Breslau. Mit der Beförderung zum Regierungs- und Baurat 1901 war die Versetzung an die Regierung in Marienwerder verbunden. 1903 wurde er zum Oberbaurat ernannt und mit der Leitung der Elbstrombauverwaltung betraut. In dieser Stellung hat er seine reichen Erfahrungen und Kenntnisse zur Förderung des Ausbaues der Elbe mit bestem Erfolg verwendet. Unter seiner Leitung ist die Mittelwasserregulierung der Elbe vollendet worden, den Entwurf für eine vielleicht später in Frage kommende Niedrigwasserregulierung hat er mit großem Weitblick aufgestellt. Der Ausbau des Stromes ist in seiner 18jährigen Tätigkeit als Strombaudirektor in vorbildlicher Weise durchgeführt und verbindet seinen Namen unauslöschlich mit der Baugeschichte des Elbstromes. Am 1. April 1922 trat er in den Ruhestand.

Stadtbaurat Krause. / Der Magistrat Berlin hat beschlossen, die Aschenurne des am 11. August 1925 verstorbenen früheren Stadtbaurats für den Tiefbau, Geheimen Baurats Dr. Ing. e. h. Friedrich Krause, im Verwaltungsgebäude des Westhafens beizusetzen und dort eine Gedenktafel anzubringen. Der Westhafen war einer der letzten großen Bauten des Verstorbenen, deren Ausfühung und Vollendung er sich mit besonderer Hingabe widmete. Die feierliche Beisetzung der Aschenurne fand am 25. Mai statt. Vom gleichen Tage an wurde einem Beschluß der städtischen Körperschaften entsprechend die in unmittelbarer Nähe des Westhafens vorbeiziehende Straße „Süduferʺ zum Gedächtnis und zu Ehren des Erbauers des Westhafens in „Friedrich-Krause-Uferʺ umbenannt.

BUCHBESPRECHUNGEN

Feuerversicherung und Brandschadenabschätzung bei maschinellen Fabrikeinrichtungen. Von Dr. Felix Moral, Zivilingenieur und beeidigter Sachverständiger. Din. A 5, 102 Seiten. Preis brosch. RM. 2,80, geb. RM. 3,80. 1926. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin).

Der durch seine verschiedenen Schriften auf dem Wirtschaftsgebiete industrieller Betriebe bereits bekannte Verfasser gibt in knappen, klaren Ausführungen Richtlinien für die Feuerversicherung von maschinellen Fabrikeinrichtungen und für die Abschätzung von Brandschäden an diesen. Im besonderen zeigt der Verfasser, wie der richtige Versicherungswert zu ermitteln ist, um vor allem vor einer Unterversicherung geschützt zu sein. Er zeigt klar an Beispielen, daß das noch vielfach gebräuchliche Rechnen mit Indexziffern niemals die richtige Versicherungssumme ergibt. Dann zeigt er, wie die Objektdeklaration in dem Versicherungsvertrage (Police) abgefaßt sein muß, damit einzelne Gegenstände nicht etwa doppelt versichert werden oder gar aus der Versicherung herausfallen, und weist auf die Uebelstände hin, die sich bei der Feuerversicherung von maschinellen Fabrikeinrichtungen aus der Zweiteilung der Versicherung bei den öffentlichen Versicherungsanstalten und den privaten Versicherungsgesellschaften ergeben. Außerordentlich lehrreich ist auch das Kapitel über die Berechnung der Höhe des Schadens bei einem Brandfalle, die es jedem Interessenten ermöglicht, diese Berechnung in einwandfreier Weise vorzunehmen. Sehr wertvoll sind schließlich die zahlreichen, aus der bereits 43 jährigen Praxis des Verfassers als Ingenieur, Fabrikleiter und Maschinenexperte entnommenen Beispiele, die wesentlich dazu beitragen, die Hauptpunkte der Feuerversicherung von maschinellen Fabrikeinrichtungen zu klären und allgemein verständlich zu machen. Das Werk wird daher einem jeden, der mit der Feuerversicherung einer maschinellen Fabrikeinrichtung zu tun hat, ein willkommenes und nützliches Handbuch sein.

Der heilige Nil. Von Dr. A. Berger. Mit 16 Bildern nach eigenen Aufnahmen des Verfassers. Volksverband der Bücherfreunde, Wegweiser-Verlag, G. m. b. H., Berlin.

Dr. A. Berger hat im Volksverband der Bücherfreunde (Wegweiser-Verlag, Berlin) ein neues Buch veröffentlicht: „Der heilige Nilʺ. In diesem Werk schildert er, wie er selbst als Jäger, Arzt und Forschungsreisender bis zu den Quellen des heiligen Stromes vorgedrungen ist. Aber damit nicht genug, weiß er in außerordentlich spannendem Auf und Ab von Selbsterlebtem und Erlesenem die ganze Geschichte des Landes von den Urzeiten bis auf die jüngste Vergangenheit aufzurollen. Er erzählt von den Expeditionen, die schon die Römer unternommen haben, um die Quellen des Nils zu finden; er berichtet von der Tätigkeit Emin Paschas, von den Leiten Slatins, von der Herrschaft des Mahdi, aber immer wieder unterbricht er diese geschichtlichen Rückblicke durch eigene, zum Teil auch humoristisch gefärbte Erlebnisse. Das schön in Halbleder gebundene Buch ist mit 16 Einschaltbildern nach eigenen, zum Teil höchst seltenen Aufnahmen des Verfassers geschmückt. Es ist in der Jahresreihe des Volksverbandes der Bücherfreunde erschienen. Wie aus dem Extrablatt, der der 2. Nummer der „Vierteljahresblätter des V. D. B.ʺ beiliegt, hervorgeht, ist der Verlag jetzt dazu übergegangen, den Mitgliedern an Stelle der Jahresbände das freie Wahlsystem einzuräumen. Es verlohnt sich, von der Geschäftsstelle: Berlin-Charlottenburg 2, Berliner Straße 42-43 die Nummer 2 der „Vierteljahrsblätterʺ kostenlos einzufordern.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Lösung der Speicherfrage für die badischen Neckarstufen durch ein hydraulisches Pumpspeicherwerk am Königsstuhl bei Heidelberg.
Von Reg. Baum. a. D. Karl Köbler („Süd-West-Deutschland", Stuttgart, Nr. 4 vom April).

Der Einfluß der Neckarkanalisierung auf die bestehende Neckar-Schiffahrt.
Von Reg. Rat Barche, Reichsverkehrsministerium Berlin („Süd-West-Deutschland", Stuttgart, Nr. 4 vom April).

Das Ergebnis des Wettbewerbes für die Wehranlage der „Staustufe Heidelberg" im Zuge der Neckarkanalisierung von Mannheim—Plochingen.
Von Reg. Baurat Jul. Bank, Stuttgart („Deutsche Wasserwirtschaft", Berlin, Nr. 4 vom 20. 4. 26).

Rechtsfragen beim Ausbau des Walchenseewerkes.
Von Dr. Franz Steffan, München („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 8 vom 15. 4. 26).

Die Elbeschiffahrt und die Tschechoslowakei.
(„Prager Presse", Nr. 96 vom 7. 4. 26).

Der erste Oderdampfer.
Von Barnim („Ostsee-Zeitung", Nr. 117 vom 28. 4. 26).

Hundert Jahre pommersche Dampfschiffahrt.
Von Hans Sund, Stettin („Greifswalder Zeitung", Greifswalde, Nr. 100 vom 30. 4. 26).

Der Weichselhafen in Warschau.
Von Ing. L. Hausner („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 9vom 1. 5. 26).

Die Schiffbarkeit der unteren Weichsel.
(„Deutsche Rundschau", Nr. 77 vom 4. 4. 26.)

Die west- und süddeutschen Wasserstraßen.
Von Dr. Fritz Runkel, Benzberg/Köln („Das Rheinschiff", Nr. 4 vom 1. 4. 26).

Die Rhein—Main—Donau-Verbindung.
Von Staatsrat Dr. Ritter von Graßmann, München („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 12 vom 28. 3. 26).

Vom Main zur Donau. Die 1. Stufe vor der Vollendung.
Von Dr. Ing. Georg Sinner („Der Deutsche", Berlin, Nr. 77 vom 1. 4. 26).

Die Ziele der Donaupolitik.
Von Dr. G. Antipa, Mitglied der rumänischen Akademie in Bukarest („Prager Presse", Nr. 73 vom 14. 3. 26).

Rotterdam.
Von Reg.-Baurat Hoffbauer, Duisburg („Schiffbau", Berlin, Nr. 9 vom 5. 5. 26).

Venlo als Transithafen.
(„De Telegraaf", Nr. 12732 vom 5. 3. 26.)

Störungen holländischer Verkehrsbelange.
Von Karl Koffbauer, Duisburg („Rhein- und Ruhrzeitung", Duisburg Nr. 131 vom 19. 3. 26).

La construction du canal de la Meuse au Waal (Hollande).
Von Alfred Bijls („Le Génie Civil", Paris, Nr. 9 vom 27. 2. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Bayerischer Lloyd, Schiffahrts A.-G., Regensburg. In der am 4. Juni 1926 in München abgehaltenen Aufsichtsratssitzung wurde die Bilanz für das Geschäftsjahr 1925 nebst Gewinn- und Verlustrechnung vorgelegt. Die Bilanz ergib: nach Abschreibungen in Höhe von 498 575 RM. einen Verlust von 4 9 591 RM., der aus der ordentlichen Rücklage Deckung finden soll. Anderseits kommt dem Jahre 1925 eine außerordentliche Einnahme von 238 009 RM. aus Mehrerlös beim Verkauf von Vorratsaktien über den Buchwert der Goldmarkeröffnungsbilanz hinaus zugute, woduth sich die ordentliche Rücklage auf 1 398 009 RM. erhöhte. Nach Deckung des obigen Verlustes verbleibt somit die ordentliche Rücklage mit 918 417 RM. Die nach dem Verlauf des ersten Semesters gehegte Hoffnung auf einen Gewinnabschluß hat sich nicht erfüllt. Auf der einen Seite wurde das Geschäft in der zweiten Jahreshälfte durch die Auswirkungen der allgemeinen Absatzkrise in Deutschland und den Donauländern beeinträchtigt; auf der anderen Seite machte die Vergrößerung der Flotte und die Ausdehnung des Stationennetzes Aufwendungen erfoderlich, deren geschäftliche Auswirkungen erst allmählich zu erwarten sind. Auch der frühzeitig einsetzende harte Winter übte einen nachteiligen Einfluß auf den Donauverkehr aus. Die ersten Monate des neuen Geschäftsjahres brachten einen erheblichen Aufschwung im Talverkehr, der nicht zuletzt auf die am 15. Februar 1926 eingeführten deutschen Donauumschlagstarife zurückzuführen ist und für das laufende Geschäftsjahr die Aussicht auf bessere Ergebnisse eröffnet.

„Behala." Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft. Mit dem 1. Juli dieses Jahres wird der bisherige Stadtrat Wilhelm Schüning die Direktion der Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft übernehmen. Unter dem Dezernat Schüning's nahm bekanntlich die Berliner Hafen- und Lagerhaus-Gesellschaft die Berliner Hafenanlagen auf 50 Jahre in Erbpacht.

Berliner Speditions- und Lagerhaus A.-G. (vorm. Bartz & Co.). Die Einnahmen im abelaufenen Geschätsjahr beliefen sich einschließlich der Mieten aus dem Grundbesitz auf 1 548 786 (i. V. 1 318 233) RM. und die Ausgaben auf 1 569 433 (i. V. 1 280 092) RM., sodaß sich ein Betriebsverlust von 20 647 RM. ergeben hat. Dieser erhöht sich durch die Abschreibungen auf lebendes und totes Inventar um 33 311 (i. V. 35 767) auf 53 958 RM. und ermäßigt sich durch den Gewinnvortrag auf 1924 auf 52 335 RM., welcher aus dem Reservefonds von 144 000 RM. gedeckt werden soll.

Wilhelm Hemsoth A.-G., Hamburg. Nach dem Status der in Konkurs befindlichen Gesellschaft betragen die Aktiven 209 000 Mk., die bevorrechtigten Forderungen einschließlich Massekosten 120 000 Mk. und die nicht bevorrechtigten Forderungen ca. 1 850 000 Mk. Auf Grund dieser Zahlen schätzt man eine Quote von 4,7% für die nichtbevorrechtigten Gläubiger. An Aktiven sind hauptsächlich zu verzeichnen: Außenstände 43 000 Mk. unter Berücksichtigung der dubiosen Außenstände, die ausgebucht sind, Binnenschiffe mit etwa 50 000 Mk. und eine Krananlage in Emden mit 40 000 Mk.

Lehnkering & Cie., A.-G., Duisburg. Das Geschäftsjahr schließt mit einem Bruttogewinn von 1 321 021 RM. ab. Nach Abzug von 971 732 RM. Geschäftsunkosten und 267 638 Mk. Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 108 150 (i. V. 301 529) Mk., aus dem 3 (5) % Dividende verteilt werden. Der Rest von 3 150 Mk. wird vorgetragen. / Nach dem Geschäftsbericht hatte der Rhein während des ganzen Jahres einen guten Wasserstand, doch ging die Beschäftigung von Monat zu Monat zurück, wodurch ein Ueberfluß an Schiffsraum entstand, der derartig niedrige Frachten zur Folge hatte, daß nur mit erheblichen Verlusten gefahren werden konnte. Ebenso habe die Kanalschiffahrt einen Nutzen nicht abgeworfen. Die Getreidelager der Gesellschaft, die Anfang des Jahres schwach belegt waren, seien nach und nach geräumt worden. Der Getreideimport der Händler ist so unbedeutend wie nie zuvor. Das laufende Jahr ist noch schlechter geworden, und es sind kaum Anzeichen für eine Besserung vorhanden. / In der Bilanz stehen Gebäude und Grundstücke mit 1 515 449 (1 571 371) Mk., Schiffspark 1 653 473 (1 802 980) Mark zu Buch. Den Schulden in Höhe von 1630 749 (1 444 805) Mk. stehen Gläubiger mit nur 1 288 426 (1 086 350) Mk. gegenüber. Versicherungs- und Neubaufonds sind mit je 50 000 Mk. (wie im Vorjahre) eingesetzt.

Niederrheinische Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Die Gesellschaft, die zur Gruppe der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln gehört, bleibt für 1925 wieder dividendenlos.

Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg. Im Jahre 1925 erzielte die Gesellschaft 3,4 (i. V. 2,98) Millionen M. Betriebseinnahmen. Auf der anderen Seite erforderten Betriebsunkosten 3,02 (2,6) Mill. M. und Abschreibungen 0,27 (0,20) Mill. M., sodaß einshließlich 20 772 M. Vortrag ein Reingewinn von 157 240 (163 737) M. verbleibt. Die Dividende für beide Aktiengattungen beträgt wieder 6%. Auf neue Rechnung sollen 14 005 M. vorgetragen werden. Der Verkehr hat sich, wie im Geschäftsbericht bemerkt wird, auf allen Strecken weiterhin günstig entwickelt. Der Schiffspark konnte im Berichtsjahre voll ausgenutzt werden. Befördert wurden 2 521 Fahrzeuge mit 599 182 267 kg. Der Schiffspark wurde durch Neubau von 3 Motorkähnen, 6 Frachtkähnen, 4 Motorschuten und einem Lagerkahn, ferner durch Ankauf von 2 Schleppdampfern verstärkt. Laut Bilanz vom 31. Dezember 1925 stehen Schiffe, Kähne usw. mit 2 369 000 (1 644 000) Mark zu Buche. Beteiligungen haben sich von 140 000 M. auf 125 000 M. ermäßigt. Bankguthaben sind mit 14 951 (49 428) M., Debitoren mit 660 552 (740 516) M., Kreditoren mit 1 116 203 (531 405) M. aufgeführt. / Die am 21. Juni 1926 stattgefundene Generalversammlung genehmigte den Abschluß und wählte Herrn John S. Kirsten, Hamburg neu in den Aufsichtsrat.

Osthafen A.-G. (Ostag), Regensburg. Die im Jahre 1924 gegründete Gesellschaft stellt ihr Aktienkapital per 1. Januar 1925 von 1 Milliarde Papiermark Stammaktien auf 5 Mill. M. und von 50 Millionen Papiermark Vorzugsaktien auf 5 000 M. um bei bei 250 023 M. Reserve. Das Unternehmen, das sich noch im Baustadium befindet, schließt für 1925 mit einem Verlust von 13 750 M. (i. V. 17 747 M.) ab. Von dem genannten Kapital, welches nach dem Gründungsprotokoll voll von den Gründern übernommen werden sollte, wobei sich die Stadtgemeinde Regensburg die überwiegende Mehrheit gesichert hat, werden 4,85 Mill. M. als Vorratsaktien ausgewiesen. / Bei der Gründung der Gesellschaft war der Gedanke maßgebend, daß die vorhandenen Hafenanlagen in Regensburg dem zunehmenden Verkehr sehr bald nicht mehr genügen werden, insbesondere, da der Luitpoldhafen als reiner Handelshafen angelegt war, so daß nur das für den Petroleumumschlag besimmte Becken die Möglichkeit der Ansiedlung von Industrien bot, die mit der Einfuhr von Erdöl-

erzeugnissen in Verbindung stehen. Nach dem Kriege machte sich seitens der Indust ie das Bedürfnis nach unmittelbarem Bahn- und Wasseranschluß immer mehr geltend, weshalb seitens der Gründer, im Einvernehmen mit der Rhein-Main-Donau A.-G. und der Deutschen Reichsbahn die Inangriffnahme der neuen Hafenanlagen beschlossen wurde, um bei dem Auftreten des auf die Dauer unvermeidbaren Bedürfnisses die fertigen Anlagen bereitstellen zu können. Der erste Aufsichtsrat der Gesellschaft setzt sich zusammen aus den Herren Ministerpräsident Dr. Heinrich Held, dem Oberbürgermeister der Stadt Regensburg Dr. Otto Hipp, Stadtrat Hans Erhard, Regensburg, Ministerialdirektor Dr. Dasch von der Reichsbahnverwaltung München und Freiherr Notthaft von Weißenstein, Regensburg. Als Grundlage für die Arbeiten der Gesellschaft dienten laut Bericht die im Jahre 1918 von dem bayerischen Kanalbauamt ausgearbeiteten Pläne. Da ein technisches Vorstandsmitglied Ende 1924 ausschied, wurden die weiteren technischen Vorarbeiten der Rhein-Main-Donau A.-G. übertragen, welche am 28. Oktober 1925 das Projekt mit Kostenanschlag der Gesellschaft übergab. Das Projekt fand im Benehmen mit der Obersten Baubehörde und der Reichsbahn die Billigung der Gesellschaft. Bisher erwarb die Gesellschaft 245,72 Tgw. Grundbesitz, die in der Bilanz mit 788 667 (Goldbilanz 458 760) M. zu Buche stehen. Von weiteren Grunderwerbungen wurde, wie es heißt, Abstand genommen, um das Ergebnis der geplanten Finanzierung abzuwarten. Schon früher wurde bei der Donau-Handels-Verkehrs-G. m. b. H., der im Jahre 1922 gegründeten Vorgängerin der Gesellschaft, ein Platzbedarf von 1 Mill. qm angemeldet. Im abgelaufenen Jahre erbrachten Pachtzinsen 10 417 (1924: 73) M., dagegen erforderten Unkosten 5 521 (4 982) M., Gehälter 6 050 (8 757) M., Zinsen 12 368 (4 007) M. und Versicherungen 229 (74) M. Die Bilanz zeigt 98 195 (Goldbilanz 54 570) M. Bankschulden und 35 000 (—) M. Kreditoren, denen 131 (213) M. flüssige Mittel gegenüberstehen. Das Projekt wird mit 35 000 M. bewertet. Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung, welche dem Unternehmen beigemessen wird, erwartet die Verwaltung, daß die über eine Beteiligung der Bayerischen Staatsregierung gepflogenen Verhandlungen zu einem günstigen Ergebnis führen werden.

A.-G. „Mainkette“, Mainz. Der Gewinn für 1925 in Höhe von 7 000 Mk. (i. V. 7 539 Mk. Verlust) wird vorgetragen. / Nach dem Geschäftsbericht war das Geschäftsjahr wiederum ungünstig. Mangel an Schleppgut sowie Hochwasser und früh einsetzender Winter beeinträchtigten die Erträgnisse. Im Juli 1925 wurde wiederum ein Boot von den Franzosen für militärische Zwecke beschlagnahmt, was die Gesellschaft empfindlich schädigte, da ihr schon in Erfüllung des Friedensvertrages 70% ihrer Schleppkraft enteignet worden waren. Im Sommer verschlechterte sich das Schleppgeschäft derart, daß die Dampfer älteren Typs, drei an der Zahl, endgültig stillgelegt und ausrangiert wurden. / Der als Ersatz bestellte neue Dampfer wurde kurz vor Jahresschluß abgeliefert.

Rhein-Main-Donau A.-G. in München. Der Prospekt, den die Gesellschaft aus Anlaß der Zulassung von 900 000 M. Inhaber-Vorzugsaktien (Gruppe B) zum Börsenhandel in Berlin veröffentlicht, enthält eine Zwischenbilanz auf den 31. Oktober 1925. In dieser figurieren (in Mill. M.) die 5proz. Schuldverschreibungen von 1922 mit 1,18 (1,16), die 5proz. Goldanleihe von 1923 mit 7,54 (7,50). Die langfristige, 1945 rückzahlbare 5proz. Bankschuld steht mit 2,95 (2,90) zu Buch. Vom Reich und Bayern gewährte Darlehen (rückzahlbar frühestens 1982) haben sich sehr stark auf 29,89 (2,63) erhöht. Die im Oktober 1925 in Amerika aufgenommene 7proz. Rhine-Maine-Danube Corporation 25 Year Sinking Fund Gold Debentures Ser. A erscheinen neu mit 25,49. Sonstige Schulden sind mit 0,22 (0,78) eingestellt. / Unter den Aktiven haben Barmittel sich von 3,94 auf 26,95 erhöht. Beteiligungen, im wesentlichen 7625 Pfund Anteile der Rhine-Maine-Danube Canal Co. Ltd. in London und 2500 M. Anteile der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken G. m. b. H. stehen mit 8 006 (33 192) M. zu Buch. Effekten, in der Hauptsache wertbeständige Anleihen, haben sich leicht erhöht auf 0,43 (0,40). Außenstände weisen einen Rückgang auf 0,54 (1,09) auf. Die Bauanlagen stehen mit 41,61 gegen 25,28 zu Buch. Eine Gewinn- und Verlustrechnung ist von der Gesellschaft nicht aufgestellt worden, weil die Ueberschüsse aus den Kraftwerken und die Aktivzinsen während des Bauens hinter den Kosten des Finanzdienstes (Schuldzinsen, Bauzinsen) naturgemäß zurückgeblieben sind, die Differenz, aber einen Teil der Baukosten bildete und — ebenso wie das Disagio der 7proz. Anleihe von 6 Mill. $ (25,20 Mill. M.) — den Anlagewerten zugeschlagen wurde. Das Stammkapital von 1,80 Mill. M. (Gruppe A) befindet sich im Besitze des Reiches, Bayerns und anderer Länder, sowie öffentlich-rechtlicher Körperschaften. Die 900 000 M. Vorzugsaktien (Gruppe B) sind bei der Gründung etwa zu einem Sechstel von mehreren am Unternehmen interessierten Städten, im übrigen von einem unter Führung der Deutschen Bank in Berlin stehendem Bankenkonsortium übernommen und bekanntlich restlos begeben worden.

Schlesische Dampfer Compagnie — Berliner Lloyd A.-G., Breslau. Nach dem Verwaltungsbericht für das am 31. 12. 25 abgelaufene Geschäftsjahr war der Wasserstand für die Schiffahrt auf der Elbe und Oder im verflossenen Jahre günstig. Der Schiffsraum konnte auf allen, von dem Unternehmen befahrenen Wasserstraßen, wenn auch periodisch mit schlechten Frachten, beschäfitgt werden. Im Eilverkehr konnte die Gesellschaft die festen Linienfahrten planmäßig durchführen und war durchschnittlich beschäftigt. Die Schiffahrt leide unter den hohen unberechtigten Schleusenzöllen (im Betriebsjahr wurden 851 813 RM. gezahlt) und besonders unter der Tarifpolitik der Reichsbahn. Wohl sei man mit allen Mitteln bestrebt, die Betriebsmittel zu Wasser und zu Lande technisch zur bestmöglichsten Ausnutzung des Fahrparkes einzurichten, aber die dadurch erzielen Ersparnisse seien nur schwer in der Lage, die sehr viel höheren Unkosten, welche der Betrieb gegenüber der Friedenszeit erfordere, auszugleichen. Die Verwaltung hofft, daß eine Verbesserung der allgemeinen Wirtschaftslage auch von Einfluß auf ihren Betrieb sein werde, aber immer wieder müsse mit allem Ernst darauf hingewiesen werden, daß es eine Notwendigkeit der Strombaubehörde sei, die Instandhaltung und Verbesserung des Fahrwassers der Flüsse und Kanäle nicht zum Stillstand kommen zu lassen. Auf das schnellste müsse der Bau des Ottmachauer Staubeckens in Angriff genommen und fortgeführt werden, damit der Oderschiffahrt durch eine unbehinderte Fahrt die Möglichkeit eines Verdienstes gegeben sei. / Die in der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. 3. 25 beschlossene Kapitalerhöhung um 1,8 Mill. RM. sei inzwischen durchgeführt worden, sodaß das Aktienkapital nunmehr 6 Mill. RM. Stamm- und 140 000 RM. Vorzugsaktien beträgt. Im Jahre 1925 beförderte die Gesellschaft 1 392 351 t gegen 964 638 t im Vorjahre. Davon entfallen 490 120 t auf den Talverkehr, 503 726 t auf den Bergverkehr und 398 505 t auf den Eilverkehr. Zur Bewältigung dieser Transporte benutzte das Unternehmen außer dem eigenen Schiffspark 1 417 (i. V. 698) fremde Kähne für einzelne Fahrten. Weiter wurden 12 Kähne mit Motoren versehen, ein Schleppdampfer für den Elbverkehr übernommen, 6 Kähne neu gebaut und ein eiserner Deckkahn angekauft. Der Schiffspark bestehe nunmehr aus 520 Einheiten. Der Umschlaghafen des Unternehmens in Breslau-Pöpelwitz sei im Berichtsjahre mit Kaimauer und Bollwerk versehen, das Hafenbecken erweitert und vertieft, das Uferland aufgehöht, planiert, mit Geleisen, Licht- und Kraft-, sowie Krananlagen, zwei Greifer- und einer großen Bekohlungsanlage ausgerüstet worden. Den in Breslau-Stadt befindlichen Lösch- und Ladeplatz habe das Unternehmen mit elektrischer Kraftzuleitung versehen und elektrische Kräne aufgestellt. In Fürstenberg (Oder) sei durch Aufstellung eines Erz- und Kohlengreifers eine schnellere Aus- und Einladung von Massentransporten sowie die Abfertigung der dort zu leichternden Fahrzeuge möglich. Weitere Neubauten seien nicht in Arbeit. / Der Rechnungsabschluß ergibt nach Abschreibung von 331 625 RM. einschließlich des Vortrages aus 1924 einen Ueberschuß von 375 945 RM., der wie folgt verteilt weren soll: 5 v. H. Dividende auf die Stammaktien — 300 000 RM., Beamtenunterstützungsfonds 20 000 RM., Tantieme 11 665 RM. und Vortrag auf neue Rechnung 44 2.8 RM. In der Bilanz werden ausgewiesen: Vorräte 250 000 RM. (i. V. 106 000), Debitoren 430 000 (908 007, Effekten und Beteiligungen 314 000 (184 000), Kasse 108 000 (28 000), Reservefonds 1,16 Mill. (885 000), Kasko-Versicherung 100 000 (50 000), Wohlfahrtsfonds 40 000 (11 000), Kreditoren 518 000 (1,34 Mill.), und Akzepte 86 000 (0) RM. / Im neuen Jahre sei man zeitig in Betrieb gekommen und hoffe, den Schiffspark und die Landanlagen beschäftigen zu können. / Die stattgefundene Generalversammlung setze die Dividende auf 5 Prozent fest. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Dr. Leisler Kiep (Hapag), während Direktor Hopff (Hapag) ausscheidet. Ferner wurde der Sitz der Gesellschaft von Breslau nach Hamburg verlegt.

Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H. in Mannheim. Das Unternehmen geht in seinem Jahresbericht für 1925 auf die bekannten schwierigen Verhältnisse der Rheinschiffahrt ein. Die erzielten Frachten haben zum Teil die Selbstkosten nicht decken können. Da wesentliche Jahresabschlüsse nicht getätigt wurden, war das Unternehmen auf kleinere Abschlüsse und im übrigen auf den freien Markt angewiesen; seine Schiffe waren durchweg voll beschäftigt. Es war auch möglich, genügende Mengen für den Umschlag heranzuziehen. Die Tochtergesellschaften hatten in gleicher Weise unter den bestehenden wirtschaftlichen Verhältnissen zu leiden; die Ergebnisse lassen eine Verzinsung nicht zu. Gegenüber 2 435 587 M. Einnahmen beanspruchten Schlepplöhne 646 570 M. und allgemeine Unkosten einschließlich Abschreibungen 1 989 449 M., sodaß ein rechnerischer Verlust von 18 432 M. ausgewiesen wurde, der durch Generalversammlungsbeschluß vorgetragen wird. Im laufenden Geschäftsjahre konnte der Kahnraum bis jetzt im allgemeinen noch voll beschäftigt werden. Durch weitgehenden Abbau bei den Mannheimer und auswärtigen Büros zum Zwecke wesentlicher Einsparung wurde den derzeitigen Verhältnissen Rechnung getragen, was sich in den Ausgaben des laufenden Jahres fühlbar machen wird.

Schiffswerft von Henry Koch A.-G., Lübeck. Die Gesellschaft schließt für 1925 mit einem Verlust von 64 165 Mk. ab. Handlungsunkosten betragen 66 230 Mk. (37 376), Steuern 38 302 Mk. (58 580), soziale Lasten 33 638 Mk. (37 276), Zinsen 55 585 Mk. (23 500), Abschreibungen 44 248 Mk. (40 318). Die Bilanz weist u. a. aus: Material 369 538 Mk. (188 373), Objekte in Arbeit 122 006 Mk. (55 339), Debitoren 407 148 Mk. (228 968); andererseits: Kreditoren 441 983 Mk. (585 682). Nach dem Geschäftsbericht sei die Beschäftigung wesentlich stärker als im Vorjahre gewesen; die ungünstige Lage der Werftindustrie, die sich im Berichtsjahre noch weiter verschlechtert habe und die hohen Abgaben hätten jedoch zur Folge gehabt, daß die erzielten Preise keinen Nutzen ließen.

Neubildung des Frachtenkontors. Eine Versammlung des Partikulierschifferverbandes „Jus et Justitia“ beschäftigte sich vor kurzem mit der Frage der Ausbildung des Befrachtungskontors zu einer umfassenden Betriebsorganisation der Partikulierschiffahrt. Die Versammlung erklärte sich einstimmig mit den vorgeschlagenen Satzungsänderungen einverstanden, die sich im wesentlichen auf die Frachtannahme und die Kontrolle durch das Befrachtungskontor erstrecken.

Erfolgreicher deutscher Wettbewerb im Ausland. Bei einem internationalen Preisausschreiben für den Hai-Ho Kai in Tientsin-Tagku (China) erhielt die Siemens-Bauunion, Berlin den ersten Preis.

Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft für See-, Fluß- und Landtransport in Dresden, Sächsische Versicherungs-Aktiengesellschaft in Dresden. In den am 19. Mai 1926 stattgefundenen ordentlichen Generalversammlungen wurde für das Jahr 1925 die Verteilung einer Dividende von 10% auf das eingezahlte Kapital beschlossen.

Motorfrachtschiff „Sao Bernardo“. Das kleine Motorfrachtschiff „Sao Bernardo“, welches am 14. März d. J. mit eigenen Kraft von Hamburg aus die Ueberfahrt nach seinem Bestimmungsort, Rio de Janeiro, angetreten hat, ist dort am 19. 4. 26 wohlbehalten angekommen. Das von der Schiffswerft D. W. Kremer Sohn, Elmshorn gebaute Schiff hat eine Länge von 25 m, eine Tragfähigkeit von 120 t und ist mit einer kompressorlosen Sulzer-Zweitakt-Dieselmaschine von 120 PS ausgerüstet, welche von Gebr. Sulzer A.-G., Ludwigshafen geliefert worden war. Die Fahrt, welche nur in Las Palmas unterbrochen wurde, verlief ohne Störung an der dauernd im Betrieb befindlichen Maschine, trotzdem das Schiff einige Tage vor Las Palmas sehr heftige Stürme zu bestehen hatte. Bei diesen erlitt die Takelage der zur Unterstützung der Maschine gesetzten Hilfssegel mehrmals schweren Schaden, sodaß das Schiff schließlich auf die Antriebsmaschine allein angewiesen war, die dann auch trotz des fortwährend austauchenden Propellers ihre Aufgabe in sicherer Weise erfüllte.

Santierele Romane dela Dunare. Die „Rumänische Donauwerfte“ hat jetzt ihre Bilanz für 1925 veröffentlicht. Sie weist bei einem Aktienkapital von 30 Millionen Lei einen Reingewinn von 10 081 813 Lei auf. Die hauptsächlichsten Posten der Bilanz: Aktiva: Investitionen 21 062 000, Materialien 18 740 987, Waren 26 063 951, Kassastand 4 088 944, Schuldner 29 967 183. Passiva: Aktienkapital 30 Mill., Reserven 6 738 080, Kreditoren 48 248 080, Reingewinn 10 081 813.

Dunarea, rumänische Schiffahrtsgesellschaft. Die „Dunarea“ rumänische Schiffahrtsgesellschaft in Braila hat ihre Bilanz für das Jahr 1925 veröffentlicht. Der Gewinn der Gesellschaft für 1925 beläuft sich auf 122 983 Lei, welcher Betrag zur Deckung des Verlustes vom Jahre 1924 verwendet wird; trotzdem verbleibt noch immer ein Verlustvortrag von 1 312 536 Lei. Die Hauptposten der Bilanz: Aktiva: Schiffspark 18 559 614, Schuldner 3 399 327. Passiva: Kapital 15 Mill., Reserven 1 464 723, Kreditoren 8 829 210, Reingewinn 122 983.

Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt. Dieser Ausgabe liegt der Fahrplan der Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt bei, auf den wir unsere Leser besonders hinweisen möchten.

Stadt-Wirtschaftsamt Cassel. Wir machen hiermit auf den dieser Nummer beiliegenden farbigen Prospekt des Stadt-Wirtschaftsamts Cassel besonders aufmerksam, der die günstige Lage Cassels als Industrie- und Handelsstadt anschaulich vor Augen führt.

NECKAR-AKTIENGESELLSCHAFT

Bilanz auf 31. Dezember 1925

AKTIVA

		RM.
Noch nicht eingeforderter Teil der Kapitalerhöhung vom 16. Juni 1925		1 039 175,—
Anlagen	35 441 854,23	
Uebertrag von Gewinn- und Verlustrechnung	1 869 893,68	37 311 747,91
Beteiligungen		524 304,—
Geschäftseinrichtung		28 500,—
Kasse		3 919,57
Wertpapiere		134 533,57
Bankguthaben		3 556 129,79
Sonstige Forderungen		744 128,41
		43 342 438,25
Bürgschaftsforderungen		515 677,47

PASSIVA

	RM.
Aktienkapital	5 360 000,—
Langfristige Darlehen des Reiches, Württembergs, Badens u. Hessens	29 083 872,—
5proz. Anleihe von 1921	3 223 753,36
5proz. Goldanleihe von 1923	4 983 804,—
Sonstige Schulden	427 581,14
Noch nicht eingelöste Zinsscheine der 5proz. Goldanleihe von 1923	15 966,40
Rückstellungen	247 461,35
	43 342 438,25
Bürgschaftsverpflichtungen	515 677,47

Gewinn- und Verlustrechnung auf 31. Dezember 1925

SOLL

	RM.
Zinsen	1 643 162,60
Unkosten	297 785,33
	1 940 947,93

HABEN

	RM.
Betriebseinnahmen	71 054,25
Uebertrag auf „Anlagen“	1 869 893,68
	1 940 947,93

Stuttgart, im Mai 1926

Der Vorstand:
Dr. Hirsch, Konz, Landwehr.

Wir bestätigen die Uebereinstimmung vorstehender Bilanz nebst Gewinn- und Verlustrechnung mit den ordnungsgemäß geführten Büchern der Neckar-Aktiengesellschaft in Stuttgart.

Stuttgart, den 18. Mai 1926. **Schwäbische Treuhand-Aktiengesellschaft**
Dr. Dittmann.

33. Jahrgang
20. Juli 1926
Heft 7

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a
I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen: Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Die Treidelschwebebahn

Ein neuer Weg zur Lösung des Problemes des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn

Von Regierungsbaumeister a. D. Arth. H. Müller, Hamburg.

Der Verfasser berichtet in dem vorliegenden Aufsatz zum ersten Male über die Versuche der in Hamburg ins Leben gerufenen Wasserstraßenbahn-Gesellschaft, die sich die Aufgabe gesetzt hat, auf Grund der Pläne des Verfassers das für die Binnenschiffahrt äußerst wichtige Problem des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn zur Lösung zu bringen.
Die Schriftleitung.

Es ist allgemein bekannt, daß man viel weniger Kraft braucht, um ein Schiff von fester Bahn, beispielsweise vom Ufer aus, zu ziehen (zu treideln), als wenn man es mit Hilfe eines im Wasser arbeitenden Motors (Propeller oder Rad) vorwärts treibt. Durch ein Fahrwerk, das an fester Bahn läuft, lassen sich bis zu etwa 75 % der in die Maschine geschickten Energie in Zugkraft umsetzen, während bei einem Schleppdampfer von der indizierten Maschinenleistung im Flusse nur bis zu 25 %, in einem Kanal mit dem 5fachen Querschnitt des eingetauchten Schiffes und bei den üblichen Schleppgeschwindigkeiten von 4—5 km/stdl. sogar nur etwa 16 % als Schleppkraft auf die angehängten Kähne übertragen werden. Der Schleppwirkungsgrad des mechanischen Zuggetriebes im Kanal ist also fast fünfmal so hoch. Im Strömungsgewässer kommt bei der Fahrt gegen den Strom aber noch hinzu, daß der Wassermotor gewissermaßen auf rückwärts gleitender Bahn arbeitet, d. h. seine Arbeitsleistung errechnet sich als Produkt: Zugkraft mal Weg des Dampfers gegenüber dem umgebenden Wasser, während bei dem an fester Bahn laufenden Zuggetriebe stets der absolute Weg, d. h. der Weg an der festen Bahn gemessen, in die Rechnung einzusetzen ist. Man kann also mit dem kleinsten Motor bei geeigneter Uebersetzung von fester Bahn aus ein Schiff gegen die Strömung vorwärts ziehen, während unter Umständen der stärkste Dampfer nicht gegen die Strömung vorwärts kommen kann. Aus diesem Grunde ist heute noch teilweise im Oberlauf von Strömen die Kettenschiffahrt (Tauerei) trotz ihrer sonstigen unleugbaren Nachteile erhalten geblieben.

Besonders vorteilhaft wird der Schiffszug von fester Bahn, wenn zum Antrieb der Fahrwerke elektrische Energie verwendet wird. Gerade hier bietet sich für diese Energieform ein besonders günstiges Feld. Handelt es sich doch um zahlreiche relativ kleine Motore, die, auf weiter Strecke verteilt, eine fast stoßfreie dauernde Belastung für die stromerzeugende Zentrale abgeben, sodaß der Strom zu einem besonders günstigen Preis geliefert werden kann. Kann der Strom gar noch durch Wasserkraftwerke am Flusse selbst gewonnen werden, wie dies beispielsweise auf den neuen süddeutschen Kraftwasserstrassen der Fall ist, so bietet sich in der elektrisch betriebenen Schiffahrt der nächste und beste Abnehmer für den Strom, dessen Bedürfnisse genau gleichlaufend sind mit der Stromerzeugung selbst.

Da nun auch die Kosten für Abschreibung, Unterhaltung und Verzinsung der Schleppmaschinen und die personellen Bedienungskosten, soweit überhaupt vorhanden, bei der elektrischen Treidelei sich wesentlich niedriger stellen als bei dem üblichen Dampferschleppbetrieb, so ergibt sich hierbei insgesamt also eine wesentliche Verringerung der reinen Schleppkosten, d. h. derjenigen Kosten, die ungefähr in gleicher Proportion mit der Schleppleistung wachsen. Sie betragen beispielsweise bei dem später beschriebenen Verfahren nur etwa ein Zehntel der Schleppkosten eines Dampfers gleicher Leistung.

Freilich ist nun dafür die Treidelei im Gegensatz zum Schiffsschleppbetrieb mit erheblichen Unkosten für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung der stationären Anlage belastet. Hierin liegt zunächst ein großer Vorteil für den Schiffsschleppbetrieb, insofern, als die Beschaffung des Schleppschiffsparkes sich allmählich vollziehen und sich dem Bedarf anpassen kann, während die stationäre Treidelanlage von vornherein auch für den anfänglich vielleicht noch schwachen Verkehr zu beschaffen ist. Dieser anfängliche Vorteil steht aber in gar keinem Verhältnis zu dem Vorteil der niedrigen Betriebskosten, zumal die Anlagekosten der Treidelei nur einen kleinen Anteil (etwa $^1/_{15}$) der Baukosten eines Kanales ausmachen und schon bei einem bescheidenen Jahresverkehr von etwa 2 Millionen t keine drückende Belastung mehr ergeben.

Die Folge der Verbilligung der Schleppkraft ist nun, daß die wirtschaftliche Grenze für die auf je 1 t Ladung in Ansatz zu bringende Schleppkraft bei der mechanischen Treidelei wesentlich höher liegt als bei wassermotorischem Betrieb. Rechnet man beispielsweise bei Schleppdampferbetrieb auf jede Tonne Ladung i. M. 1 kg Zugkraft, so würde man bei elektro-mechanischer Treidelei ohne weiteres auf das 10fache dieses Wertes gehen können, wenn nicht im engen Fahrwasser (Kanal) der Schiffswiderstand mit wachsender Geschwindigkeit sehr bald einen Wert erreichen würde, über den hinaus eine Vermehrung kaum noch zu erzielen ist. Immerhin aber läßt es sich doch erreichen, daß die üblichen Schleppgeschwindigkeiten von 4—5 km/stdl. für voll beladene Schiffe auf ca. 6,5—7 km/stdl. und für leere und kleine Schiffe bis zu 10 km/stdl. und mehr erhöht werden.

Eine derartige Erhöhung der Geschwindigkeit und eine damit erreichbare Abkürzung der Reisezeit, die für die Ausnutzung des Schiffes und für die Entwicklung der Binnenschiffahrt überhaupt von allergrößter Bedeutung ist, wäre bei wassermotorischem Betrieb, ganz abgesehen von der unwirtschaftlichen Steigerung der Betriebskosten, auf künstlichen Wasserstraßen schon mit Rücksicht auf die Schonung der Wasserstraße selbst gänzlich ausgeschlossen. Schon bei den jetzt üblichen Schleppgeschwindigkeiten von 4—5 km sind die Uferunterhaltungskosten außerordentlich hoch und stellen den wesentlichsten Teil der Kanalunterhaltungskosten überhaupt dar. In künstlich gedichteten Wasserstraßen ist der Angriff der Schiffsschraube auf die Sohle eine gefürchtete Erscheinung, deren nachteilige Auswirkung an vielen Stellen vielleicht erst die weitere Zukunft zeigen wird.

Ganz anders liegen die Dinge aber beim Schiffszug von fester Bahn. Hier ist eine nennenswerte Wellenbildung selbst bei Geschwindigkeiten bis zu 7 km mit beladenem Schiff nicht zu beobachten. Der Einfluß auf die Sohle des Kanales fällt vollkommen fort. Auch die Steuerfähigkeit des Kahnes ist bei solchen Geschwindigkeiten nicht beeinträchtigt, und selbst Begegnungen lassen sich bei mechanischem Schiffszug von fester Bahn ohne Geschwindigkeitsverminderung durchführen, während bei wassermotorischem Betrieb die Geschwindigkeit beim Begegnen und mehr noch beim Ueberholen bis auf etwa 2 km/stdl. gemäßigt werden muß. Da nun bei einem Verkehr von 10 Millionen t pro Jahr und mehr*) etwa alle 10 Minuten eine Begegnung stattfindet, so bedeutet das eine weitere ganz wesentliche Verringerung der mittleren Fahrgeschwindigkeit und damit eine Verlängerung der Reisedauer.

Diese außerordentlich bedeutenden Vorteile stellen sich als genereller Vorzug des mechanischen, besonders aber des elektromechanischen Schiffszuges von fester Bahn dar.

Wenn nun trotzdem bisher diese Art des Schiffszuges auf Binnenwasserstraßen sich nicht allgemein durchgesetzt und den wassermotorischen Betrieb verdrängt hat, so liegt das daran, daß es bisher noch nicht gelungen ist, das Problem des elektromechanischen Schiffszuges von fester Bahn in technisch und wirtschaftlich brauchbarer Form zu lösen. Es würde hier zu weit führen, auf die verschiedenen Anläufe zur Lösung des Problemes näher einzugehen. Erwähnt sei hauptsächlich die Ufertreidelei, wie sie am Teltow-Kanal in an sich sehr sinnreicher Weise durchgebildet ist, ferner die verschiedenen Versuche mit Einschienenbahnen, die am Ufer oder auf der Sohle des Wasserlaufes verlegt werden sollen, endlich auch die neuerdings gemachten Versuche mit Raupenschleppern und mit Benzollokomotiven. Allen diesen Versuchen haftet ein grundsätzlicher Mangel an: Die Durchführung des Treidelpfades oder Schienenweges am Ufer begegnet vielfach technisch großen Schwierigkeiten, die nur mit erheblichem Kostenaufwand zu überwinden sind. Vor allem aber beeinträchtigt sie auch die freie Verwendung und Benutzung des Ufers und durchkreuzt den Querverkehr vom Lande zum Schiff. Namentlich bei starkem Verkehr entstehen hieraus Schwierigkeiten, die letzten Endes zur Aufgabe dieser Art des Schiffszuges führen müssen.

Diesen grundsätzlichen Mangel jeder Ufertreidelei suchte Koß mit seinem Plan, die Fahrschiene auf der Sohle des Wasserlaufes anzuordnen, zu vermeiden (Wassereisenbahn). Der naheliegende Einwand der Unzulänglichkeit und der Umstand, daß zum Betrieb teuere Spezialfahrzeuge erforderlich sind, die auch nicht ohne weiteres den Vorzug des elektrischen Betriebes genießen, brachten diesen an sich wohl durchdachten Plan zum Scheitern.

Wenn nun sowohl das Ufer wie die Sohle des Wasserlaufes ungeeignet sind für die Anlage einer Schleppbahn, so bleibt nur noch der Raum über dem Wasser hierfür übrig. Dieser Schluß ist so einfach und naheliegend, daß er natürlich nicht neu sein kann. Er ist in der Tat schon vielfach zu verwirklichen gesucht worden und sogar in technischen Zukunftsromanen mit allen Farben ausgeschmückt beschrieben. So einfach indessen der Gedanke ist, so weit ist doch der Weg bis zu einer technisch brauchbaren und vor allen Dingen wirtschaftlich möglichen Lösung.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß man eine solche Anlage etwa nach dem Vorbild der Elberfelder Schwebebahn als starres Eisengerüst technisch brauchbar durchführen kann. Ebenso augenscheinlich ist es aber, daß die Kosten einer solchen Anlage viel zu hoch würden, um eine Rentabilität zu ermöglichen. Fast alle Erfindungen, die sich mit dem Problem bisher befaßt haben, verfolgten daher den Gedanken der Seilschwebebahn in den verschiedensten Abwandlungen. Aber auch dieser Weg führte ins Dickicht. Bislang ist es noch ein ungelöstes Problem, wie man die bedeutende Zugkraft einer solchen Maschine ohne Verwendung eines besonderen Zugseiles auf das Fahrseil einwandfrei übertragen kann. Auch die Aufhängung des Fahrseiles ohne Störung des Vorüberganges der Zugkatze stellt eine erhebliche Schwierigkeit dar. Endlich ist der technische Wirkungsgrad einer derartigen Bahn verhältnismäßig gering, weil auf einer biegsamen Bahn die schwere Zugmaschine gewissermaßen dauernd einen Berg heraufzufahren hat. So gibt es eine große Zahl von Schwierigkeiten, die bei diesem an sich be-

*) Ein derartiger Verkehr wird beispielsweise auf dem Rhein—Elbe-Kanal erwartet.

stehenden Gedanken auftreten und seine Lösung bisher verhinderten. Erst die klare Erkenntnis, daß die Bahn für ein derartiges Zuggetriebe unbedingt aus festen Schienen gebildet werden muß, wobei es belanglos bleibt, ob die Uebertragung der Zugkraft durch Reibung oder Verzahnung erfolgt, führte zu der Lösung, die vom Verfasser dieser Zeilen in mehrjähriger Arbeit erdacht und durchgebildet und nunmehr erprobt wurde. Daß diese Pläne so weit gefördert werden konnten, daß sie nunmehr zur praktischen Ausführung reif sind, verdanke ich in erster Linie den weitblickenden Kreisen hauptsächlich der Hansestädte, die, in der Wasserstraßenbahn-Gesellschaft vereinigt, mir die beträchtlichen Mittel für die Versuche zur Verfügung stellten.

(Fortsetzung folgt.)

Die technischen Erfolge der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg

Von Oberbaurat K. Spieß, Karlsruhe.

In einem Aufsatze über die technischen Erfolge der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg, erschienen in Heft 3 vom 15. März 1926 dieser Zeitschrift, glaubt Herr Oberbaurat i. R. Dr. ing. Kupferschmid feststellen zu sollen, daß zur Beurteilung der technischen Erfolge ein Ausgangswasserstand von 20tägiger Unterschreitung anzunehmen sei. Diese Auffassung ist irrig. Herr Dr. Kupferschmid führt zunächst aus der Denkschrift zum „Entwurf für die Herstellung eines Niederwasserbettes" von 1896/97 S. 24 den Text an, in welchem es u. a. heißt: „Der mit 1,50 m am Kölner Pegel übereinstimmende Wasserstand am Mainzer Pegel ist zu 0,70 m ermittelt, und der diesem Maß auch in der Zeitdauer annähernd entsprechende Wasserstand beträgt in runden Zahlen

am Pegel zu Maxau . . . . . 3,00 m,
am Pegel zu Straßburg . . . . 2,00 m."

Es hätte aber auch die Stelle des Textes auf Seite 45 der gleichen Denkschrift erwähnt werden müssen, wo die Berechnung der Stromquerschnitte behandelt ist, und die lautet:

„Bei den nachfolgenden Ermittlungen ist ausgegangen von der Anforderung, daß die neue Schiffahrtsrinne eine Fahrwasserbreite — in der Sohle gemessen — von mindestens 100 bis 80 m und eine Fahrwassertiefe von 2,00 m bieten soll, beides bei gemitteltem Niedrigwasser, d. i. bei dem 0,70 m am Pegel zu Mainz entsprechenden Wasserstand von

2,90 m am Pegel zu Mannheim
2,85 m am Pegel zu Speyer
3,00 m am Pegel zu Maxau
2,00 m am Pegel zu Straßburg.

Es war demnach zunächst für die ganze hier in Betracht kommende Stromstrecke — Speyer bis Kehl-Straßburg — die Lage des Wasserspiegels festzustellen, welche dem oben definierten mittleren Niedrigwasser entspricht. Zu dem Zweck sind für eine größere Anzahl von durchgehenden niedrigen Beharrungsständen der Jahre 1885 bis 1890 und ausgehend jeweils von dem Stand 0,70 m Pegel Mainz für alle Hauptpegel die entsprechenden Pegelstände erhoben. Aus den sämtlichen Zahlen für jede Pegelstelle ist dann das arithmetische Mittel gebildet." Eine Fußnote sagt, daß für die Zeit nach 1890 solche durchgehenden Beharrungszustände nicht gefunden worden sind.

Die für die Hauptpegel aus den Beharrungsständen gefundenen Zahlen waren folgende:

O. Z.	Pegelstelle	arithmetisches Mittel der niedrigen Beharrungsstände	zeichnerisch-ausgeglichene Linie des gemittelten niedrigen Beharrungsstandes	auf 3,00 m Pegel Maxau reduzierte Mittel der Spalte 3
1	2	3	4	5
1	Speyer	2,88	2,85	—
2	Maxau	3,17	3,00	3,00
3	Kehl	2,13	1,95	1,96
4	Straßburg . . .	2,16	2,00	1,99

Es heißt dann weiter in der Denkschrift:

„Mit Hilfe dieser Mittelzahlen (Spalte 3) sowie der eingangs genannten für die 4 Hauptpegel Mannheim—Straßburg, welche als nach früheren Ermittlungen feststehend angenommen sind, ist dann im Uebersichtsnivellement die blau ausgezogene Linie eingezeichnet, welche das ausgeglichene Längenprofil bei gemitteltem Niedrigwasser darstellt."

Der Regulierungswasserspiegel ist also auf 0,70 m a. P. Mainz bezogen und für seine Festlegung sind Beharrungswasserstände der sechs Jahre 1885—1890 maßgebend gewesen. Nachdem festgestellt ist, welcher Zeitraum für die ursprüngliche Wahl des Regulierungswasserspiegels maßgebend war, läßt sich die Unterschreitungsdauer an den einzelnen Pegeln innerhalb dieses Zeitraumes für die Pegelhöhen des Regulierungswasserspiegels nachträglich feststellen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in folgender Zusammenstellung enthalten:

Pegelstelle	Pegelstand des Regulierungswasserspiegels	Unterschreitung 1885/90 in Tagen
Mainz	+ 0,70	49
Mannheim . . .	+ 2,90	61
Speyer	+ 2,85	75
Maxau	+ 3,00	35
Straßburg . . .	+ 2,00	37
Kehl	+ 1,95	48

Die 20tägige Unterschreitung dagegen ergibt an den einzelnen Pegeln folgende Höhen:

	im Zeitraum 1885/90	im Jahrfünft 1886/90
Köln	+ 1,50 m	+ 1,50 m
Mainz	+ 0,50 m	+ 0,51 m
Mannheim . . .	+ 2,53 m	+ 2,53 m
Speyer	+ 2,43 m	+ 2,45 m
Maxau	+ 2,88 m	+ 2,90 m
Straßburg . . .	+ 1,88 m	+ 1,83 m
Kehl	+ 1,78 m	+ 1,83 m

Es liegen somit die Wasserstände der 20tägigen Unterschreitung von Mainz aufwärts alle unter denen, die der Regulierung zu Grunde gelegt sind. Der Grund, weshalb die gewählten Regulierungswasserstände eine größere Unterschreitungsdauer aufweisen als der Stand + 1,50 m am Pegel Köln ist darin zu suchen, daß die Abflußformen am Ober- und Mittelrhein verschieden sind; Beharrungsstände des Niederwassers können bei Köln schon unter dem Einfluß der Trockenheit des Spätsommers stehen, während der Oberrhein im Verhältnis noch reichlicher gespeist wird durch Schneeschmelze im Hochgebirge oder aus dem Vorrat der Seen und Altrheine. Bei den Regulierungswasserständen besteht eine Gleichwertigkeit hinsichtlich der Unterschreitungsdauer höchstens für Mainz und Kehl und diese Unterschreitungsdauer beträgt nicht 20, sondern 49 und 48 Tage! Daß der Pegel Straßburg eine geringere Unterschreitungsdauer als der benachbarte Pegel Kehl angibt, scheint daher zu rühren, daß der Straßburger Pegel insbesondere wäh-

rend des trockenen Jahres 1885 offensichtlich im Stau einer Kiesbank lag; bei Ausschaltung dieses Jahres wäre die jährliche Unterschreitungsdauer 43 Tage. Es ist also durchaus unzutreffend anzunehmen, der für die Ausführung des Entwurfs der Rheinregulierung Sondernheim—Straßburg gewählte Wasserspiegel habe die Eigenschaft einer 20tägigen Unterschreitung; vielmehr entspricht es durchaus den Entwurfsgrundlagen, wenn eine 47tägige Unterschreitung angenommen wird, die der des Gl. W. 1908 gleichkommt.

Was nun die Herabsetzung der für den Bau der Regulierung geltenden Zahl am Straßburger Pegel von 2,00 m auf 1,50 m durch die Regierungskommission für die Rheinregulierung betrifft, so hat sich die Kommission lediglich dahin ausgesprochen, daß dieser Wasserstand für die Höhenlage der Bauwerke maßgebend sein soll, wobei man der Ansicht war, daß dies vor allem mit Rücksicht auf die bei Straßburg festgestellten und weiterhin noch zu erwartenden Wasserspiegelsenkungen angezeigt sei. Diese Senkungen haben sich indessen nicht fortgesetzt, sondern sind später wieder in eine Hebung übergegangen. Darüber, daß nach dem für die Bauwerke gewählten Wasserspiegel auch die angestrebte Fahrwassertiefe zu beurteilen sei, hat sich die Kommission wohlweislich nicht ausgesprochen, da man offenbar eine solche Festlegung nicht für richtig gehalten hat. Wenn übrigens die Absicht bestanden hätte, die Ergebnisse der Regulierung nach dem neuen Wasserstand zu beurteilen, so hätte dies schon deshalb besonders zum Ausdruck kommen müssen, weil es gleichbedeutend mit einer Aenderung des für die Regulierung bestehenden Staatsvertrages gewesen wäre, in welchem als Ziel der Verbesserung die Ausbildung einer Mindesttiefe von 2.0 m bei 3.0 m am Maxauer und 2,0 m am Straßburger Pegel genannt war.

Um nun den Erfolg der Regulierung zu beurteilen, muß zunächst geprüft werden, ob der Wert der Pegelstände heute noch der gleiche ist wie zur Zeit der Aufstellung des Entwurfes. Es ist bekannt, daß dies weder für den Pegel bei Maxau noch den bei Straßburg oder Kehl zutrifft. Durch Untersuchung der Unterschreitungsdauer an den einzelnen Pegeln allein kommt man aber nicht zum Ziel, denn für die Häufigkeit der Pegelstände ist auch die Abflußform in dem untersuchten Zeitraum maßgebend, d. h. ob man es mit vorwiegend nassen oder trockenen Jahren und mit sonstigen hydrographischen Einflüssen zu tun hat. Bei Untersuchungen der vorliegenden Art kann man deshalb nicht ein beliebiges Jahrfünft zum Vergleich nehmen, sondern man muß einen Zeitraum wählen, dessen Abflußform sich der eines sehr langen Zeitraumes anpaßt. Die Jahrfünfte 1901/05 und 1916/20, aus denen die Gl. W. 08 und 23 bestimmt sind, erfüllen diese Bedingung, nicht aber, wie vorläufige Untersuchungen ergaben, das Jahrfünft 1921/25. Nachstehende Zahlen mögen dies beweisen:

Pegelstelle	Gl. W. 1923	Unterschreitungsdauer des Gl. W. 1923 in Tagen 1921	1922	1923	1924	1925	Mittel
Mainz	0,28	278	12	19	27	48	76,8
Mannheim . .	2,30	243	9	5	42	85	76.8
Speyer	2,55	224	7	0	56	101	77,6
Maxau	3,42	207	2	0	46	88	68,6
Straßburg . .	1,91	244	16	4	63	131	91,6
Kehl	1,97	254	18	5	71	139	97,4
Basel	0,13	199	8	1	75	130	82,2

Während das Jahr 1921 eine ganz außergewöhnliche Unterschreitungsdauer aufweist, war in den zwei folgenden Jahren der Gl. W. 1923 fast nicht unterschritten. Auch das Jahr 1925 hat eine hohe Unterschreitungsziffer. Das Mittel des Jahrfünfts liefert für alle Pegel zu hohe Zahlen und weicht damit eindeutig vom langjährigen Mittel ab. Noch ungünstiger wird das Bild, wenn man nach den anderwärts üblichen, mit dem 1. November beginnenden hydrographischen Jahren rechnet, weil dann die noch in den Monaten November und Dezember 1920 liegenden, tiefen Niederwasserstände die Rechnung beeinflussen. Da eine Veränderung der Flußsohle, die an allen Pegeln einer Senkung gleich kommen würde, dieser Art nicht angenommen werden kann, muß, was auch verständlich ist, die zu hohe Unterschreitungsdauer vor allem auf das trockene Jahr 1921 zurückgeführt werden. Es kommt also für die Beurteilung der Erfolge der Regulierung vorerst nur das Jahrfünft 1916/20, und da, wie oben ausgeführt, der Regulierungswasserspiegel einer Unterschreitungsdauer von etwa 47 Tagen entspricht, der Gl. W. 1923 mit + 1,97 m a. P. Kehl in Betracht. Dann ändert sich die im Aufsatz von Herrn Dr. Kupferschmid enthaltene Tabelle 1 a wie folgt:

	Stromkilometer	Fehlbeträge 1. Januar bis Ende März 1923 cm	Sept. 1923 bis Ende März 1924 cm	Sept. 1924 bis Ende März 1925 cm	Sept. 1925 bis Ende Nov. 1925 cm
I	126, 575—126, 950	—	—	16	14, 5, 38
	127, 075—127, 450	—	—	11.8	—
	128, 475—128, 800	8.27	—	—	—
	129, 450	—	—	—	—
	129, 700—129, 850	—	18	—	—
	130, 700	—	—	—	—
	131, 400—131, 650	—	—	3.5	—
	133, 025—133, 150	—	—	—	—
II	133, 300	—	—	—	—
	135, 400	—	8	—	—
	136, 025	—	—	—	—
	136, 500	—	—	—	—
	136, 950	—	—	—	—
III	168, 800	—	—	—	—
	169, 750	—	—	—	—
	170, 225—170, 375	—	20.19	—	—
	171, 575	—	—	—	—
IV	180, 500	—	—	—	—
	181, 250	—	—	—	—
	182, 140	—	—	—	—
	182, 400	—	—	—	—
	183, 075—183, 100	—	1	—	—
	184, 700	—	—	—	—
V	190, 300—190, 600	—	14.7	—	—
	192, 900	—	—	—	—
	196, 750—196, 900	—	—	—	—

Hiernach verändert sich die Zahl der Fehlbeträge ganz erheblich. Betrachtet man die Tabelle 1 a in Heft 3 und die obenstehende, so lassen sich die Fehlbeträge ihrer Lage nach in der regulierten Strecke in die in der Tabelle bezeichneten 5 Gruppen zusammenfassen, wobei die Fehltiefen jeder Gruppe, vornehmlich aber bei den Gruppen I, IV und V, wo die zahlreichsten Fehlbeträge der Tabelle 1 a Heft 3 auftreten, auf ganz bestimmte örtliche Einflüsse zurückzuführen sind. Bekanntlich endet die eigentliche Regulierungsstrecke bei km 124, daran schließt sich stromaufwärts die sogenannte Uebergangsstrecke von 1,5 km Länge an, deren Zweck es ist, die in Form von Geschiebebänken von oberhalb kommenden Kiesmassen in die Niederwasserrinne der Regulierung überzuleiten. Es dürfte aber auch nicht unbekannt sein, daß die Uebergangsstrecke zu kurz ist. Die Geschiebebänke schieben sich daher noch in den oberen Teil der Regulierungsstrecke hinein und erzeugen dort Verlagerungen. Vorerst ist man den ungünstigen Tiefen durch Baggerungen begegnet, endgültige Abhilfe läßt sich jedoch nur durch eine Verlängerung der Uebergangsstrecke stromaufwärts und sonstige Aenderungen erreichen.

Bei den Gruppen II und III handelt es sich infolge von Störungen durch Altrheine um vereinzelte Auflandungen eines Ueberganges, die der Fluß selbst wieder beseitigte.

Die Fahrwassertiefen in der Strecke km 180,500 bis 184,700 (Gruppe IV) stehen unter dem Einfluß der wegen des Lauterburger Umschlagsufers langgestreckten Führung des Niederwasserbettes mit anschließendem Wendeplatz und der am rechten Ufer vorhandenen Altrheinarme, welche dem Strombett des Rheins viel Wasser entziehen. Auf ähnliche Ursachen sind die Fahrwasserverhältnisse der Gruppe V bei Karlsruhe und teilweise die der übrigen Stellen zurückzuführen.

Wenn nun Herr Dr. Kupferschmid meint, die Untiefen seien nicht an bestimmte Stellen gebunden, so geht im Gegensatz hierzu aus Obigem hervor, daß es doch bestimmte kurze Strecken sind, innerhalb derer die ungünstigen Fahrwassertiefen zeitweilig auftreten. Die Ursachen sind bekannt und Maßnahmen zur Verbesserung teils ausgeführt, teils in Vorbereitung.

Was nun den Vergleich der Strecke Sondernheim—Straßburg mit der Strecke St. Goar—Mannheim und insbesondere mit der kritischen Stelle im Binger Loch betrifft, so sei auf den ausführlichen Aufsatz von Herrn Regierungs- und Baurat Dr. ing. Buchholz in Coblenz über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Ausbaues der Rheinschiffahrtsstraße am Bingerloch", Zeitschrift für Bauwesen 1926, Heft II verwiesen, wo es auf Seite 16 linke Spalte unten heißt:

„Maßgebend für die Beladung in Ruhrort ist der Wasserstand am Pegel zu Caub. Zurzeit wird daselbst abgeladen bei + 1,50 m Cauber Pegel = + 1,36 m Binger Pegel auf 1,80 m Tiefe."

Der gleichwertige Wasserstand 1923 ist für Bingen + 1,35 m. Da nun beim gleichwertigen Wasserstand in der Strecke Mannheim—Straßburg mit 2,0 m Fahrwassertiefe — abgesehen von den behandelten Ausnahmefällen — gerechnet wird, so ergibt sich bei 0,20 m Flutung unter dem Schiffsboden die gleiche Abladetiefe wie im Bingerloch. Findet die Bergfahrt von Ruhrort aus bei steigendem Wasser statt oder kann von der dem Bingerloch näher gelegenen Salziger Reede aus — d. i. bei St. Goar — die Abladetiefe dem Wasserstand scharf angepaßt werden, so wird allerdings etwa 20 cm tiefer geladen. Die Tatsache, daß die Oberrheinschiffahrt während des Niederwassers des letzten Winters in Mannheim leichtern mußte, war hauptsächlich in den ungünstigen Fahrwassertiefen bei Straßburg begründet, andererseits darf aber auch nicht vergessen werden, daß während der Wintermonate die Wasserstände am Mittel- und Unterrhein durch den Wasserzufluß der Mittelgebirgsflüsse für die Schiffahrt günstiger sind als am Oberrhein, daß also z. B. der gleichwertige Wasserstand in Straßburg oder Mannheim gerade erreicht sein kann, während er in Bingen überschritten ist und dadurch hier eine größere Fahrwassertiefe bietet als oberhalb Mannheim.

In den Schlußbemerkungen seines Aussatzes nimmt Herr Oberbaurat i. R. Dr. ing. Kupferschmid an, daß nach dem Jahre 1918 nichts mehr in der Regulierungsstrecke geschehen und zur weiteren Verbesserung auch nichts beabsichtigt sei. Demgegenüber sei erwähnt, daß an der planmäßigen Fertigstellung des Unternehmens noch bis zum Jahre 1923 gearbeitet worden ist. Seither sind an mehreren Stellen Regulierungswerke ergänzt und Oeffnungen im Ufer der Rheinkorrektion eingeengt oder geschlossen worden. Weitere Verbesserungen sind vorgesehen.

Der Völkerrechtsgedanke im internationalen Binnenschiffahrtsrecht

Von Ministerialrat Oppermann
im Reichsverkehrsministerium, Berlin.

(Fortsetzung aus der Juni-Nummer.)

Eine der größten Gefahren droht der internationalen Ausgestaltung der Einzelnormen der Binnenschiffahrt dadurch, daß gewisse Staaten, namentlich solche, die über keine nennenswerte Binnenschiffahrt und demgemäß über keine entsprechenden Erfahrungen verfügen, das internationale Binnenschifsahrtsrecht schlechthin unter seerechtlichen Gesichtspunkten betrachten und deshalb alle Rechtssätze des Seerechts möglichst vollständig und gleichmäßig auf das Binnenschiffahrtsrecht anwenden wollen. Die Unrichtigkeit dieser Auffassung ergibt sich aus der geschichtlichen Entwicklung des See- und Binnenschiffahrtsrechts. Sie sei hier kurz für beide Gebiete gegenübergestellt.

Das internationale See- (Handels-) Schiffahrtsrecht verfügt über eine jahrhundertelange Entwicklung, die seit dem 19. Jahrhundert in den Seeschiffahrtsbestimmungen der Handels- und Schiffahrtverträge der Nationen ihren jetzt in den Grundfragen im allgemeinen feststehenden Niederschlag gefunden hat. Ganz anders stellt sich demgegenüber das Bild in der Binnenschiffahrt dar. Hier war und ist nicht nur der Raum, auf dem sich der Verkehr abspielt, ein sehr beschränkter, sondern auch die Menge der beförderten Güter und der Kreis der beteiligten Staaten bleibt weit hinter den Verhältnissen in der Seeschiffahrt zurück. Vor allem aber hat sich in der Binnenschiffahrt ein verkehrspolitisch wichtiger internationaler Schiffsverkehr erst im 18. und insbesondere im 19. Jahrhundert entwickelt. Weder in Amerika — hier vornehmlich auf dem St. Lorenzstrom — noch auf den großen chinesischen Binnenströmen, noch auf dem Kongo und dem Niger war der internationale Schiffsverkehr derart, daß von dort originelle Anregungen für die Schaffung und Ausgestaltung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts kamen. In Europa aber hat sich die internationale Binnenschiffahrt nur auf dem Rhein und späterhin auf der Donau erheblicher entwickelt; auf dem Rhein in der Hauptsache unter Beteiligung von Deutschland und Holland, nachdem die Binnenschiffahrt der deutschen Länder durch die Gründung des Deutschen Reiches ihren zwischenstaatlichen Charakter unter sich verloren hatte; auf der Donau als vornehmlich österreichisch-ungarische Schiffahrt für die ganze Strecke von Wien bis Galatz. Daneben war der österreichische Verkehr auf der Elbe nur sehr gering. Sind diese tatsächlichen Verhältnisse nicht geeignet gewesen, die Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts besonders zu fördern, so gab auch das Recht selbst keinen nennenswerten Anstoß dazu. Da das Binnenschiff fast allgemein als bewegliche Sache des Eigentümers angesehen wurde, die jeweils nach dem Recht des Staates zu behandeln war, auf dessen Stromstrecke sich das Schiff befand, so war die Möglichkeit zu Konflikten zwischen den nationalen Rechten, die durch Schaffung internationaler Normen hätten beseitigt werden müssen, kaum gegeben. Zu internationaler Rechtsbildung drängte zunächst nur der eine Umstand, daß auf dem verhältnismäßig engen Raum der Binnenströme sich die Zollschranken und andere verkehrsfeindliche, insbesondere fiskalische Maßnahmen der Ufer-

staaten für die Binnenschiffahrt und ihre Rentabilität besonders störend bemerkbar machten. Dies führte zwangsläufig zur Aufstellung gewisser internationaler Rechtsnormen, die in den bekannten Beschlüssen des Wiener Kongresses über die Freiheit der Schiffahrt auf den internationalen Strömen ihre erste grundlegende und allgemeine Feststellung fanden. Gegenüber den vielfachen in der Praxis beobachteten Bestrebungen, die Rechtsbegriffe der Seeschiffahrt auf die Binnenschiffahrt schlechthin zu übertragen — nur für das Binnenschiffahrts-Privatrecht haben derartige Bestrebungen eine gewisse beschränkte Berechtigung — kann demnach nicht eindringlich genug auf die grundsätzlichen Verschiedenheiten in der Entwicklung beider Rechtsgebiete hingewiesen werden:

In der Seeschiffahrt fast übereinstimmende Interessen aller seefahrenden Nationen an der Freiheit des offenen Meeres und deshalb frühzeitige Festlegung des Begriffs des mare liberum; in der Binnenschiffahrt gewisse entgegenstehende Interessen der Uferstaaten an der Schiffahrt auf den internationalen Strömen und deshalb große Hemmnisse gegenüber den Bestrebungen auf Festlegung des Begriffes der Freiheit der Schiffahrt auf den internationalen, d. h. den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen und noch keine restlose Klärung dieses Begriffes bis auf den heutigen Tag; in der Seeschiffahrt die Streitfrage, wer auf der internationalen Wasserfläche die Hoheitsrechte ausübt, ob kein Staat oder alle Staaten und gegebenenfalls in welcher Konkurrenz; in der Binnenschiffahrt unstreitig der Rechtssatz, daß die dem internationalen Verkehr dienenden Wasserflächen der Gebietshoheit des jeweiligen Uferstaates unterstehen; in der Seeschiffahrt das Streben des internationalen Rechts, die Schwierigkeiten befriedigend zu lösen, die sich aus dem Zusammentreffen mehrerer nationaler Rechte ergeben, nämlich dem Heimatrecht des Schiffes, dessen Träger dieses auf Grund der ihm verliehenen Landeszugehörigkeit ist, und dem Recht des angelaufenen Landes, unter dessen Hoheit das Schiff in den Territorialgewässern und Häfen gelangt; in der Binnenschiffahrt dagegen für das Recht — wirtschaftliches Bedürfnis und Zweckmäßigkeit müssen im Einzelfall von dem Rechtsstandpunkt als solchem getrennt bleiben — absolute Klarheit, daß das Schiff als bewegliche, nicht personifizierte Sache nach dem Recht des jeweiligen Uferstaates zu behandeln ist.

Demgemäß erstes Hauptziel des internationalen Seeschiffahrtsrechts mit Bezug auf die internationale Wasserfläche nur Abgrenzung der Konkurrenz der Hoheitsrechte der Staaten, nicht aber Einschränkung der einzelnen Hoheit als solcher. Umgekehrt im Binnenschiffahrtsrecht feststehende räumliche Abgrenzung der Hoheiten mit Bezug auf die internationale Wasserfläche, aber Einschränkung der Hoheiten im einzelnen.

Daraus folgt wiederum für das internationale Vertragsrecht: in der Seeschiffahrt kein Bedürfnis für besondere vertragliche Behandlung der Schiffahrt auf der internationalen Wasserfläche, sondern Behandlung der Verkehrsfragen in dem gleichen Instrument (Handelsvertrag), wenn auch in verschiedenen Abschnitten mit den die Seeschiffahrt betreffenden handelspolitischen Fragen (Ausübung des Schiffahrtsgewerbes im fremden Land, Niederlassungsrecht, Besteuerungsfragen u.a.m.); in der Binnenschiffahrt ein starkes Bedürfnis für die rechtliche Sicherstellung der Betriebsverhältnisse des Schiffes auf den verschiedenen Stromstrecken und daher die besondere Behandlung dieser Fragen in Spezialverträgen (Schiffahrtsakten) — die Regelung der die Binnenschiffahrt berührenden handelspolitischen Fragen dagegen zugleich mit den entsprechenden Fragen für die Seeschiffahrt in den Handelsverträgen.

In Anlehnung an diese Entwicklung zerfallen auch die Binnenschiffahrtsbestimmungen des V. v. V. in zwei Teile:

die wirtschaftlichen oder handelspolitischen, die unmittelbar der „Prospérité de la navigation" dienen sollen (Artikel 321 bis 330 und 332 V. v. V.)

und die schiffahrtstechnischen oder betriebstechnischen, die der „Liberté de la navigation" dienen sollen (Artikel 321, 333 ff. V. v. V.).

Es läßt sich also auch hier die aus der geschichtlichen Entwicklung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts erklärliche Scheidung zwischen den die gewerblichen Seiten und den die betrieblichen Seiten der Binnenschiffahrt betreffenden Fragen auf den ersten Blick feststellen. Die erstgenannten Vorschriften sind durch Fristablauf gemäß dem schon erwähnten Artikel 378 V. v. V. am 10. Januar 1925 erloschen. Die letzgenannten Bestimmungen des V. v. V. sind zum Teil nur vorübergehender Natur, da sie durch die nach dem V. v. V. neu zu schließenden Schiffahrtsakten und das allgemeine Wasserstraßenübereinkommen von Barcelona ersetzt werden sollen.

Das alte internationale Binnenschiffahrtsrecht kannte als „internationalen Strom" den Binnenfluß, der mehreren Uferstaaten den Zugang zum Meere gewährte. Der V. v. V. hat den Begriff des „internationalisierten" Stroms geschaffen, der als internationaler Strom der „Verwaltung" einer internationalen Kommission untersteht. Die Internationalisierung wird in erster Linie mit dem Anspruch der Staaten ohne Meeresküste (enklavierte Staaten) auf den freien Zutritt zum Meer begründet. Ein solcher Anspruch ist ein reiner Transitanspruch. Selbst wenn man eine ganz besondere Schutzbedürftigkeit dieses Transits mit dem in den Protokollen zum Transitübereinkommen von Barcelona (Seite 281 ff) dargelegten, rechtlich im einzelnen noch sehr nachzuprüfenden Gründen anerkennen will, so muß bezüglich der Internationalisierung in jedem Falle die Rechtsfrage ganz scharf folgendermaßen gestellt werden: Entspricht es der internationalen Rechtsauffassung, daß zum Schutze des Transitanspruches eines enklavierten Staates, welcher sich als solcher doch freiwillig gebildet hat, der diesen Transit ermöglichende Binnenstrom im Gebiet eines anderen Staates unter die Verwaltung einer internationalen Kommission gestellt wird? Diese Frage ist wohl ohne weiteres zu verneinen. Eine derartige Belastung des transitierten Staates steht in keinem Verhältnis zu dem dargelegten Schutzbedürfnis des enklavierten Staates. Auch die weiteren Versuche, die Internationalisierung rechtlich zu begründen, dürften fehlgehen. Die Auffassung, daß der Transitanspruch eines enklavierten Staates unbehelligt von jeder staatlichen Hoheitsmaßnahme des transitierten Staates durchgeführt werden kann und daß nur die internationale Kommission irgendwelche Anordnung gegenüber dieser Transitschiffahrt vornehmen darf (man kann dies die englische Auffassung nennen), ist in dem Völkerrecht keineswegs begründet. Vielmehr ist im internationalen Recht — Völkerrecht wie zwischenstaatlichen Recht — anerkannt, daß die internationalen wie internationalisierten Ströme der Gebietshoheit der Uferstaaten unterstehen, deren Hoheitsrechte lediglich je nach dem Gegenstand, um den es sich handelt, mehr oder weniger erheblich durch internationalrechtliche Bindungen eingeschränkt sind. Die naturrechtliche Auffassung der Franzosen schließlich (vergl. A. Haelling in der Navigation du Rhin vom 10. Dezember 1923) geht von dem Beschluß des provisorischen Exekutivkomitees der französischen Republik vom 16. November 1792 aus, übersieht aber dabei, daß eine solche einseitige Erklärung kein Völkerrecht darstellt (s. oben), und daß von einem auf Naturrecht beruhenden Miteigentum oder einer Servitut an dem internationalen Strom deshalb wohl kaum die Rede sein kann, weil das Völkerrecht, praktisch betrachtet, weiter nichts sein dürfte, als die von den souveränen Staaten (die als solche vor dem Völkerrecht vorhanden waren) auf dem Verhandlungswege vorgenommene rechtliche Festlegung gemeinsamer Interessen oder ausgeglichener Interessengegensätze.

Daß hierbei der Recht schaffende Wille der beteiligten Staaten auf die Schöpfung von Miteigentum oder Dienstbarkeiten an dem gemeinsamen Strom gerichtet gewesen ist, läßt sich in der Geschichte des internationalen Schiffahrtsrechts nicht nachweisen. Schließlich findet auch der Gedanke, daß etwa die internationale Verwaltung eines Stromes aus anderen Gesichtspunkten als aus dem erwähnten Transitgedanken berechtigt sei, im Völkerrecht keine Stütze.

Die internationale Verwaltung von Strömen eines Staates hat nur dann einen völkerrechtlich haltbaren Grund, wenn es sich um Ströme handelt, deren ordnungsgemäße Verwaltung von den Uferstaaten nicht gewährleistet werden kann. Dies trifft auf die durch den V. v. V. internationalisierten Ströme, vornehmlich auf die großen deutschen Flüsse, ganz sicherlich nicht zu.

Mithin kann die Neuschöpfung des V. v. V. — die internationalisierten Ströme und ihre Verwaltungskommissionen — nicht als im allgemeinen Völkerrecht begründet angesehen werden. Allgemeines Völkerrecht ist auch heute noch lediglich der Rechtsbegriff des „internationalen" Stromes in dem auf den Beschlüssen des Wiener Kongresses beruhenden Sinne. Diesem Begriff lag die Auffassung von der Gemeinsamkeit der Interessen und das Bedürfnis nach Ausgleich entgegenstehender Interessen zwischen den Ober- und Unterliegern des gemeinsamen Stromes zu Grunde.

Ihre praktische Betätigung fanden diese Interessengemeinschaften in den internationalen Schiffahrtskommissionen des alten Rechts, denen, der damaligen Rechtsauffassung entsprechend, lediglich die Uferstaaten als die Mitglieder der geschilderten Interessengemeinschaft angehörten. Die Teilnahme der Nichtuferstaaten an den Schiffahrtskommissionen des V. v. V. ist somit gleichfalls völkerrechtlich nicht begründet. Kraft eigenen Rechts haben diese Nichtuferstaaten keinen Anspruch auf Mitgliedschaft in einer Schiffahrtskommission, weil sie hierzu mangels materieller Teilhaberschaft an der erwähnten Interessengemeinschaft keine Legitimation besitzen, weil ihnen ferner auch der Umstand, daß die Uferstaaten in freiwilliger Beschränkung ihrer Hoheitsrechte den Schiffen aller Nationen die freie Schiffahrt auf den internationalen Strömen gewährt haben, kein Recht zur Teilnahme an der Erledigung der zwischen den Uferstaaten auf Grund der bestehenden Interessengemeinschaft gemeinsam zu regelnden Angelegenheiten gibt und weil schließlich das internationale Recht keinen originären Anspruch eines Staates anerkennt, sich in die Regelung gemeinsamer Angelegenheiten anderer Staaten einzumischen. Die Nichtuferstaaten können aber auch keinen Anspruch auf Teilnahme an den Schiffahrtskommissionen aus sonstigen internationalen Rechtssätzen ableiten. Denn das internationale Recht kennt eine solche Beteiligung an fremden Angelegenheiten, etwa zum Ausgleich von Meinungsverschiedenheiten (Vermittlung) oder in einer Art schiedsrichterlicher Aufgabe, nur auf den Wunsch aller Beteiligten. Ein solcher Wunsch ist jedoch von einem Teil der Uferstaaten an den internationalen Strömen ganz sicher nicht geäußert worden. Die Teilnahme der Nichtuferstaaten an den Schiffahrtskommissionen beruht also nicht auf allgemeinen Völkerrechtsgedanken, sondern lediglich auf den zwischenstaatlichen, zum Teil erzwungenen Bedingungen des V. v. V. und der Schiffahrtsakten.

Außer diesen beiden besonders wichtigen Fragen aus den Binnenschiffahrtsvorschriften des V. v. V. sollen hier noch die beiden Grundbegriffe der „Freiheit der Schiffahrt" und der „Gleichbehandlung" kurz erörtert werden.

Zur Geschichte des Karlsruher Rheinhafens

Von Oberbaurat Dr. Ing. H. Cassinone.

Die älteste Landestelle für den Verkehr von der Wasserstraße des Rheins nach der Landeshauptstadt war bei dem Dorfe Scharick, woselbst im Jahre 1831 eine Hafenanlage ausgebaut und nach dem regierenden Großherzog Leopold benannt wurde. Die Güter, fast ausschließlich Steinkohlen, wurden auf Landfuhrwerken nach dem 11 km entfernten Karlsruhe und den umliegenden Ortschaften verbracht. An Stelle von Leopoldshafen trat dann im Jahre 1842 9 km flußaufwärts die Hafenanlage im Knielinger Altersheim in der Nähe von Maxau, 5 km von Karlsruhe entfernt, welche durch die im Jahre 1862 von der Stadt erbaute Bahnverbindung erhöhte Bedeutung erhielt. Doch konnte diese Anlage nur bescheidenen Bedürfnissen genügen. Infolge der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse und der Ausdehnung der Großschiffahrt bis Kehl—Straßburg machte sich das Bedürfnis nach einem den Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Zwischenhafen zwischen diesen Städten und Mannheim mit genügenden Umschlage- und Lagerplätzen sowie Industriegelände in der Höhe der Landeshauptstadt geltend, welcher dem nicht unbedeutenden Ortsverkehr als Umschlagplatz für Mittelbaden und einem größeren Württembergischen Hinterland zu dienen hatte. Da in Maxau den gesteigerten Ansprüchen nicht Genüge geleistet werden konnte oder eine Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit ausgeschlossen war, entstand die von der Stadt Karlsruhe in der Niederung westlich des Stadtteils Mühlburg bei dem inzwischen eingemeindeten Dorfe Daxlanden ausgebaute Hafenanlage. Es war ein glücklicher Gedanke, der allerdings anfangs von Mannheim des Wettbewerbs wegen nicht gern gesehen wurde. Doch konnte Mannheim sehr wohl seine alljährliche Verkehrssteigerung abgeben, zumal daselbst alle Möglichkeiten auf Erweiterung in der nächsten Umgebung mit Beschlag belegt sind. Zur Verbindung mit dem Rhein mußte zwar ein 2 km langer Stichkanal mit in Kauf genommen werden. Der Bau wurde im Jahre 1898 in Angriff genommen und die Anlage am 1. Mai 1901 somit vor 25 Jahren in Betrieb genommen. Die Hoffnungen, die an die Betriebseröffnung geknüpft wurden, haben sich in weitgehendstem Masse erfüllt, da sich der Verkehr nach einem ausgedehnten Hinterland ständig erweiterte und Mittel- und Südostwürttemberg und Südbayern in seinen Bereich zog. Vor allem entwickelte sich auch ein lebhafter Talverkehr, welcher mehrfache Gelegenheit zu Rückfrachten besonders in Holz und Schnittereien gab. Die Güterstation Karlsruhe Hafen steht mit ihrem Verkehr an dritter Stelle der badischen Stationen. Daneben hat sich die Industrie in weitgehendem Maße angesiedelt und bald alle verfügbaren Plätze besetzt. Die ursprünglichen beiden Becken von 1050 m und 740 m Länge bei 80 m bezw. 65 m Breite reichten bald nicht mehr aus. Im Jahre 1911 und 1916 sind zwei weitere Becken dazugekommen und der in Aussicht genommene Ausbau eines fünften Beckens ist bis zum Erhalt einer günstigen Anleihe für die Baukosten zurückgestellt.

Die Baukosten für die erste Anlage haben sich auf 4563000 Mk. belaufen, dazu der Staat 2 Mill. Mk. Beitrag geleistet hat. Der Aufwand der Stadt ist für die Erweiterungen inzwischen auf 7015000 Mk. angewachsen, wovon rund die Hälfte durch Geländeverkauf wieder gedeckt wurde. Der Umschlagverkehr gestaltete sich wie folgt:

Schiffe beladen	1901	1913	1925
angekommen	252	1693	1529
abgegangen	107	840	707
Zusammen:	359	2533	2236 Stück
Gütermengen	1901	1913	1925
ausgeladen	120 820	1 217 355	1 027 634 t
eingeladen	13 552	266 254	193 168 t
	134 372	1 483 609	1 220 802 t

Während der unrechtmäßigen Besetzung des Hafengebietes durch die Franzosen und des Einbruchs in das Ruhrgebiet sank — ebenso wie in den Kriegsjahren — infolge der fast vollständigen Stillegung der Rheinschiffahrt der Verkehr 1920 vorübergehend auf 90 000 t herab. Die Weiterentwicklung ist jedoch günstig, sodaß der Verkehr der Vorkriegszeit bald wieder erreicht sein wird.

Einige Industriehäfen am Rhein-Herne-Kanal mit Kübel- und Greifer-Krananlagen sowie Verladebrücken

Erörtert von Reg.-Baumeister L. Kropf, Cassel-Altstadt.

Zur Verladung von Massengütern, hauptsächlich Kohle am Rhein—Herne-Kanal dienen Krane der verschiedensten Bauarten, die mit einem sog. Greiferwindwerk ausgerüstet sind, unter Verwendung von Kübeln und Greifern. An Verladestellen der Kohlenzechen werden die Kohlen auf besondere Plattformwagen in Kübeln angefahren und durch die Krane abgehoben. Diese Gefäße, oft von beträchtlichen Abmessungen, lassen sich durch Verwendung einer eigenartigen, drehbaren Traverse leicht und sicher bedienen und erzielen eine hohe Leistungsfähigkeit des Betriebes. Bei Verwendung dieser Traverse erfolgt das Ein- bezw. Abhängen des Kübels mit allen vier Haken gleichzeitig durch einfaches Drehen der Traverse (Abb. 1 bis 6).

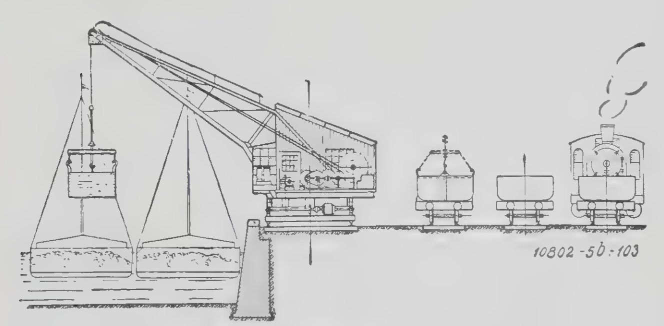


Abb. 1: Kohlenverladung mittels Klappkübel (Zeche Rheinpreußen)

Uferlänge zur Verfügung stehen, wie die vorkommende Schiffslänge beträgt, damit das Schiff von vorn bis hinten gleichmäßig beladen werden kann. Da die Kähne verhältnismäßig zu schwach sind, um gleich an jeder Stelle des Schiffsraumes voll beladen werden zu können, muß ein öfteres Verholen stattfinden. Wenn auch z. B. im Ruhrorter Hafen elektrische Spillen diese Arbeit bedeutend erleichtern, so bleibt sie doch immer zeitraubend.

Die Kübelverladung wird ohne Verholzeit bewirkt. Im Kanal liegen z. B. zwei Kähne an der Ufermauer; am Lande ist ein Drehkran errichtet dieser läuft auf Gleisen, die direkt am Ufer verlegt sind. Wegen der Bergschadengefahr ruhen die Schienen aber nicht auf den Ufermauern, damit ein Absinken der Ufermauer nicht sofort ein Durchbiegen der Schienen mit sich bringt. Zwischen Krangleisen und den dann folgenden zwei Verladegleisen läßt man einen mäßig breiten freien Raum zum Absetzen von Lagerkübeln. Hinter den Verladegleisen führt ein Durchfuhrgleis her, und da-

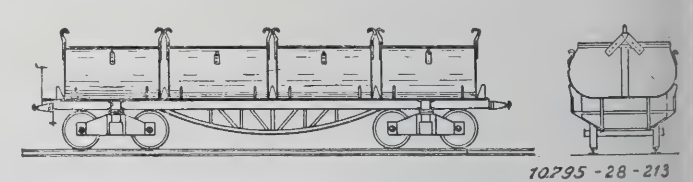


Abb. 2: Klappkübel-Eisenbahnwagen

Zur Verwendung an Kranen, die mit einem sog. Greiferwindwerk, also mit getrennten Hub- und Entleerungs-Seilen ausgerüstet sind, baut man Klappkübel mit selbsttätiger Entleerung für die verschiedenartigsten Fördergüter und Verwendungszwecke.

Die Zechen bedienen sich vielfach zur Verladung des Fördergutes besonderer größerer Klappkübel, die zu 3,4 oder mehr Stück auf Spezialwagen zugweise auf schnellstem Wege zum Hafen oder Umladeplatz herangefahren werden. Die Kübel werden zum Entladen durch 1 Drehkran unter Benutzung einer Drehtraverse in schneller Folge vom Wagen gehoben und nach Herumschwenken des Kranes durch Senken des unteren Teils der Traverse, während der obere stehen bleibt, auseinander geklappt; dadurch kommt der Inhalt im Augenblick restlos zur Entladung.

Die Kübelverladung besitzt gegenüber der Kipperverladung besonders in allen den Fällen Vorteile, wo die Zechen auf eigenen Bahnen die Kohlen den eigenen Häfen zuführen. Schon bei der Anlage des Hafens kann man eine bedeutend geringere Länge der Hafenmauer vorsehen. Bei den Kippern ist das Verholen der Schiffe nicht zu vermeiden. Es muß deswegen für jeden Kipper eine doppelt so grosse

hinter befindet sich meistens ein größerer freier Lagerplatz. Dieses Schema findet in den Einzelheiten vielfache Abänderung, kehrt aber in seinen Grundzügen überall wieder. Man erkennt aber sofort, daß ein leichtes Verfahren von Kran und Waggon genügt, um die Kohle an jeden gewünschten Platz des Schiffsraumes zu bringen. Diese leichte Verladearbeit ist durch die Art der Kübel bedingt. Bisher wurden meistens solche von 7½ t Inhalt und 1,8 t Eigengewicht verwendet, da man mit größeren die oft kleineren Kanalkähne nicht ordentlich bedienen zu können glaubte. Es hat sich aber herausgestellt, daß es ein Irrtum war, und es finden jetzt meistens solche von 10 t Tragfähigkeit Verwendung. Die Kübel sind in 2 Hälften auseinanderklappbar. Die Krane sind zu dem Zwecke mit einem sog. Greiferwindwerk ausgerüstet, d. h. mit getrennten Hub- und Entleerungs-Seilen. Als Gehänge für die Klappkübel verwendet man durchweg drehbare Profileisen-Traversen. Das Ein- und Abhängen des Kübels erfolgt bei diesem mit allen vier Haken gleichzeitig durch einfaches Drehen der Traverse (Abb. 6). Durch Festhalten des oberen Querbalkens und Lösen des unteren klappt der Kübel auseinander und entleert sich selbsttätig. Durch Anziehen des unteren Querbalkens schließt sich der

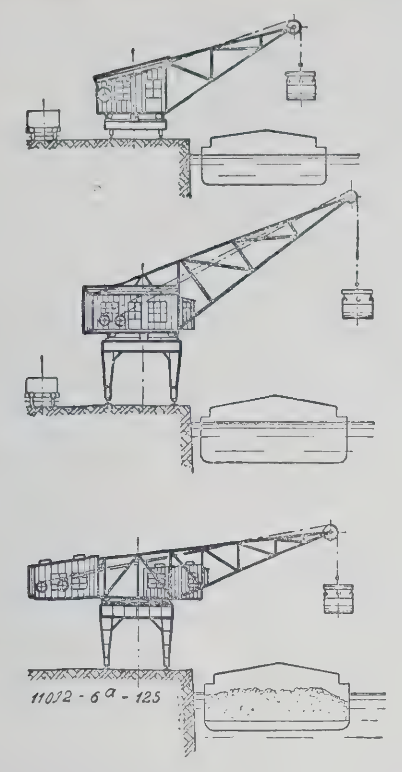


Abb. 3: Bauarten der Krane für Klappkübelverladung
oben: Zeche Rheinpreußen
Mitte: Hafen Wanne-West
unten: Hafen Grimberg

Kübel wieder. 3—7 Stück solcher Kübel werden auf Plattformwagen gesetzt. Diese fahren von den Zechen zum Hafen und zurück. Der Kran nimmt am Hafen die gefüllten Kübel von der Plattform und entleert sie in möglichst niedriger Höhe über dem Schiffsboden. So wird die Sturzhöhe der Kohle auf das denkbar geringste Maß herabgesetzt.

Die Vorteile der Kübelverladung gegenüber der Kipperverladung sind oft größere — wie auch z. B. in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" (1916, S. 186) von Meiners angeführt ist. Die Verladung von Kohlen mittels Kran und Kübel wird auch dann noch der Kipperverladung vorgezogen, wenn die Kohlen nicht in besonderen Kübelwagen, sondern in gewöhnlichen Eisenbahnwagen der Umschlagsstelle zugeführt werden.

Das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat verfügt im Ruhrorter Hafen schon seit einer Reihe von Jahren über eine eigene Verladeanlage, durch die wertvolle Kohlen durch Kübel umgeschlagen werden, indem sie aus Eisenbahnwagen in Kübel geschaufelt und durch diese in das Schiff gebracht werden. Trotz des Umschaufelns müssen bei diesem Verfahren die Kohlen erheblich mehr geschont werden und deshalb wertvoller bleiben als beim Kipperumschlag, denn sonst könnte diese Verladeart, die gegenüber der Kipperkatzen-Verladung bedeutend höhere Aufwendungen erfordert, nicht wirtschaftlich sein. Erwähnenswert ist, daß bei diesem Verfahren mit zwei Kranen und 2 t-Kübel eine Leistung bis zu 2 300 t in 10 Std. erzielt worden ist. Die durchschnittliche Tagesleistung beträgt etwa 1 800 t mit zwei Kranen, also 900 t mit einem Kran. Für das Einschaufeln der Kohlen aus den Eisenbahnwagen in die Kübel sind bei dieser Tagesleistung für einen Kran neun bis zehn Mann erforderlich. Das Wachsen der Kübel erfordert auch eine Vergrößerung der Verarbeitung.

Bei einem größeren Kran für die Kübelverladung, der im Hafen Wanne-West aufgestellt wurde, befinden sich in dem geräumigen Maschinenhaus ein Drehwerk von 18 PS und ein Hubwerk mit zwei Hubmotoren von je 106 PS. Mit den letzteren läßt sich eine Hubgeschwindigkeit von 50 m/Min. erzielen. Das Drehwerk ist so bemessen, daß der Kran in einer Minute eine volle Umdrehung machen kann. Die Ausladung dieses Kranes beträgt 20,5 m bei einer Tragkraft von 15 t. Da der Kübel 10 t Kohle faßt und in der Stunde 30 Kranspiele ausgeführt werden, ist man imstande, stündlich 300 t, bei achtstündiger Tagesarbeit also 2 400 t zu verladen (Abb. 3 Mitte und Abb. 4).

Die Ausladung ist so groß, daß über den am Ufer liegenden Kahn hinweg ein zweiter bedient werden kann, bei kleinen Kahnabmessungen sogar ein dritter. Durch Verholen beladener Kähne entsteht so kein Zeitverlust während der Verladearbeit. Zwei solcher Krane leisten damit etwa dasselbe, wie eine Kipperanlage, kosten aber einschließlich der Krangleise und Stromzuführung auf 180 m Länge, der zugehörigen Kübel und Plattformwagen etwa nur die Hälfte von dieser. Dabei erfordert eine Kipperanlage 5 bis 8 Mann Bedienung, während bei der Kübelverladung für jeden Kran ein Maschinist und 1 oder höchstens 2 jugendliche Arbeiter für die Kübelanhängung benötigt werden.

Als Energiequelle dient Drehstrom von 500 Volt Spannung und 50 Perioden. Der Strom wird durch einen Schleifleitungskanal unterirdisch zugeführt. Bemerkenswert ist die Unterteilung in einzelne Strecken, die getrennt gespeist und getrennt ausgeschaltet werden können. Dies hat seinen Grund in den schon früher bezeichneten, im Gebiete des Rhein—Herne-Kanals auftretenden Bodensenkungen durch den Bergbau. Sind doch schon Absenkungen der Ufermauern von 1,20 m in 2 Jahren vorgekommen. Um nun die erforderliche Hebung des Verladeufers stückweise ohne Unterbrechung des Gesamtbetriebes vornehmen zu können, war solche Einteilung der Stromzuführung erforderlich. Der Stromverbrauch einer Anlage ähnlich der geschilderten, wird mit 0,22 kW für den Umschlag von 1 t Kohle angegeben.

Der Westhafen (Kohlenhafen) Wanne ist ein Parallelhafen am Kanal. Er wurde dadurch gewonnen, daß man das ursprüngliche Ufer um 45 m zurückgenommen und durch eine fast senkrechte Mauer in Eisenbeton abgegrenzt hat. Da das Ufergelände sehr hoch lag, hat man die Kai-

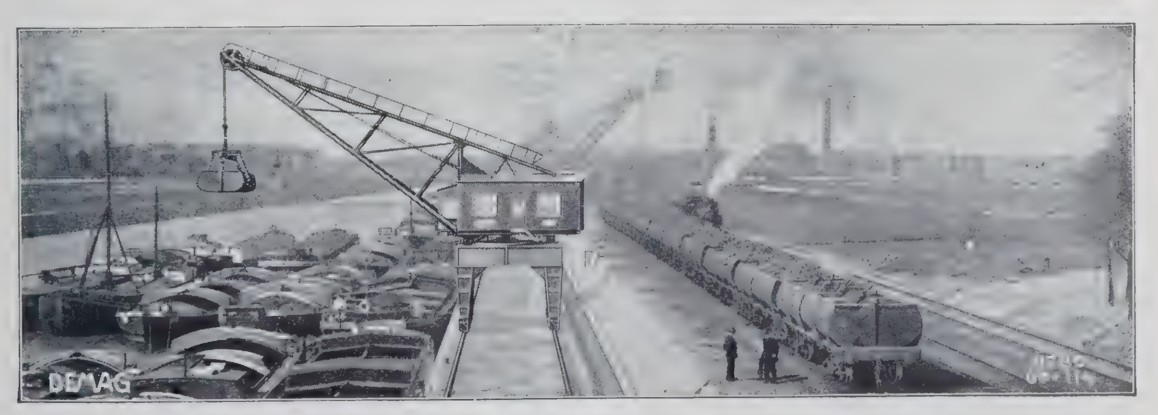


Abb. 4: Vollportalkran für Kübelverladung der Hafengesellschaft Wanne-Herne

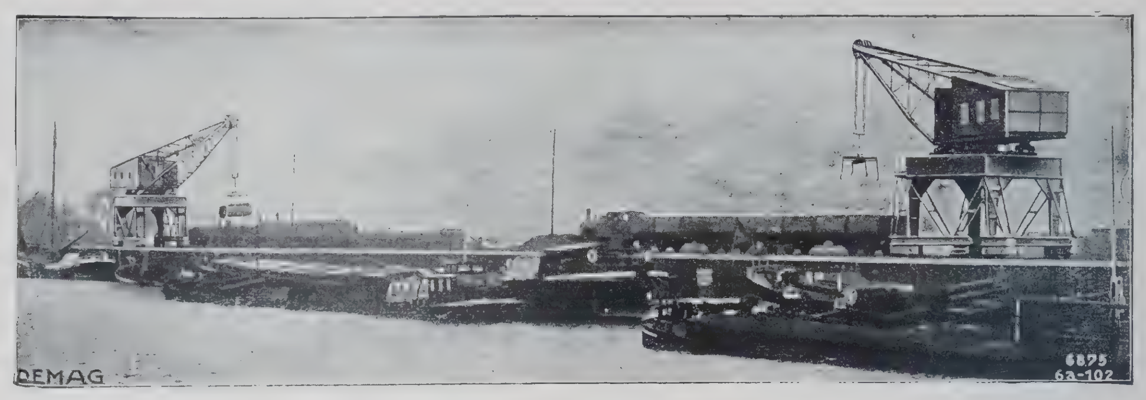


Abb. 5: Zwei Vollportalkrane für Kübelverladung; Tragkraft je 14 t, Ausladung je 20 m; auf Zeche Mathias Stinnes

mauer nur bis zur Leinpfadhöhe hochgeführt. Das Krangleis ist in dieser Höhe verlegt. Der auf ein fahrbares Portal gesetzte Drehkran kann aber leicht die Kübel von den höher gelegenen Verladegleisen aufnehmen. Das hinter der Kranschiene anstehende Erdreich ist durch ein hohes Fundament für eine Verladebrücke mit aufstehendem Bruchsteinmauerwerk abgestützt. Das in Eisenbeton ausgeführte Fundament hat gleichzeitig bequeme Gelegenheit zur Anbringung des Schleifleitungskanals für Portalkrane und Verladebrücke.

Der Hafen der Zeche Matthias Stinnes weist zwei Portalkrane für die Kübelverladung auf (Abb. 5). Achnliche Krane sieht man im Hafen der Gelsenkirchener Bergwerks A.-G. bei Grimberg (im Verkehr kurz Hafen Grimberg genannt — Abb. 6). Diese haben bei 20.25 m Ausladung eine Tragkraft von 15 t. Ihre Rollenhöhe beträgt 13 m und ihre Hubhöhe 20 m. Die Spurweite der Kranschienen beträgt 6 m bei einem Radstand von 8 m. Es sind das Abmessungen, die bei Krananlagen für die Verladung von Kohlen immerhin ungewöhnlich groß sind und in dem schon erwähnten Bestreben, möglichst schwere Kübel auch über einen am Ufer liegenden Kahn in einen zweiten und sogar dritten entleeren zu können, ihre Erklärung finden. In demselben Hafen hat eine bedeutende Erzverlade-Einrichtung Aufstellung gefunden, die aus zwei großen Erzverladebrücken und 3 Portalkranen entweder direkt in Spezialwaggons für Selbstentladung gelöscht oder in Bunker, die auf der Wasserseite der Verladebrücken angebracht sind (Abb. 7). Von diesen fällt das Erz auf der einen Brücke auf einen Gurtbeförderer. Auf der anderen Brücke befindet sich an dieser Stelle ein Kübelwagen mit nach unten entleerendem Trichter. Gurtförderer und Kübelwagen befördern das Erz auf den Lagerplatz. Außerdem laufen auf den Brücken je ein Greiferdrehkran von 10 m Ausladung und 15 t Tragkraft. Sie sollen vom Lagerplatz die Erze mit Greifern aufnehmen und ebenfalls in die am landseitigen Ende der Brücke stehenden Spezialwagen verladen.

Liegt bei Frost oder anderen Umständen der Verkehr auf dem Kanal still, so kommen die Erze mit der Eisenbahn auf den zwischen den Portalkranen und den Verladebrücken liegenden Gleisen an und werden durch letztere auf den Lagerplatz gebracht. Die beiden Ladebrücken haben jede eine Weite von 80 m, zwischen den Stützen eine wasser-



Abb. 6: Hafen der Gelsenkirchener Bergwerks A.-G., Grimberg; zwei Vollportalkrane je 15 t bei 20,25 m Ausladung

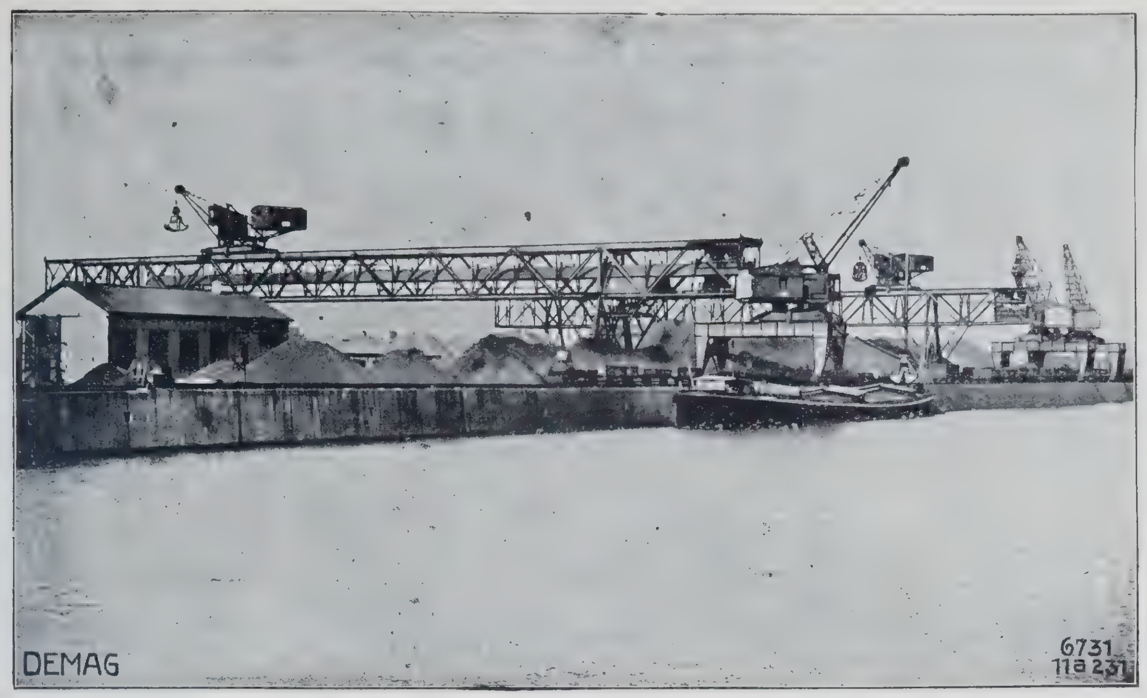


Abb. 7: Hafen der Gelsenkirchener Bergwerks A.-G., Grimberg, mit zwei Verladebrücken und drei Portalkranen

seitige Ausladung von 18,3 m und eine landseitige von 12,3 m. Die Laufkrane auf jeder Brücke sind mit zwei Motoren von je 112 PS und 575 Umdr./Min. ausgerüstet, die 52 m/min. Hubgeschwindigkeit ermöglichen. Zum Drehen dient ein 30 PS Motor von 960 Umdr./Min. zum Kranfahren ein 40 PS Motor von 730 Umdr. in der Minute und zum Brückenfahren dienen je 4 Motoren zu 40 PS mit 730 Umdrehungen in der Minute.

Der Gurtförderer hat eine Länge von 100 m zwischen den Endumführungsscheiben. Seine Leistung wie auch die des Kübelwagens beträgt 300 t pro Stunde. Ein auf einer Laufbahn fahrender Abwurfwagen wirft das Erz an der gewünschten Stelle vom Bande. Der Kübel von 30 t Tragkraft und 15 cbm Inhalt entleert an Stelle dessen durch seinen Trichter. Für den Kübel ist ein 40 PS Fahrmotor vorgesehen. Die gewaltige Anlage dient der Bedienung der Hochöfen der Gelsenkirchener Bergwerk A.-G.

Eine andere Verladebrücke desselben Hafens hat 70 m Stützweite und nach beiden Seiten Ausleger von je 39,4 m Länge. Auf ihren Untergurten läuft eine Greifer-Drehlaufkatze von 6,5 m Ausladung und 17 t Tragkraft. Sollen Kohlen verladen werden, so kann der Greifer gegen eine Drehtraverse für die Kübelverladung ausgewechselt werden. An den Hafen angeschlossen sind folgende Werke der Gesellschaft:

1. Das Hochofenwerk mit 7 Hochöfen für eine Jahreserzeugung von etwa 300 000 t Roheisen,
2. Die Eisengießerei mit einer Jahreserzeugung von etwa 200 000 t Gußstücken,
3. Vier Kohlenzechen mit insgesamt 12 Schächten, Gesamtkohlenförderung 4 Millionen t.

Der Hafen ist als Stichhafen ausgeführt, d. h. er führt quer zur Kanalrichtung ins Gelände hinein. Das Hafenbecken hat 60 m Länge und 70 m Breite. Die Westseite des Hafens dient dem Erzumschlag und die Ostseite dem Kohlenumschlag. Der Lagerplatz der Erzseite besitzt Raum für 400 000 t Erze. Außer Erzen und Kohlen werden Roheisen, Koks, Formsand, Kies, Zement, Gußstücke, Grubenholz usw. umgeladen.

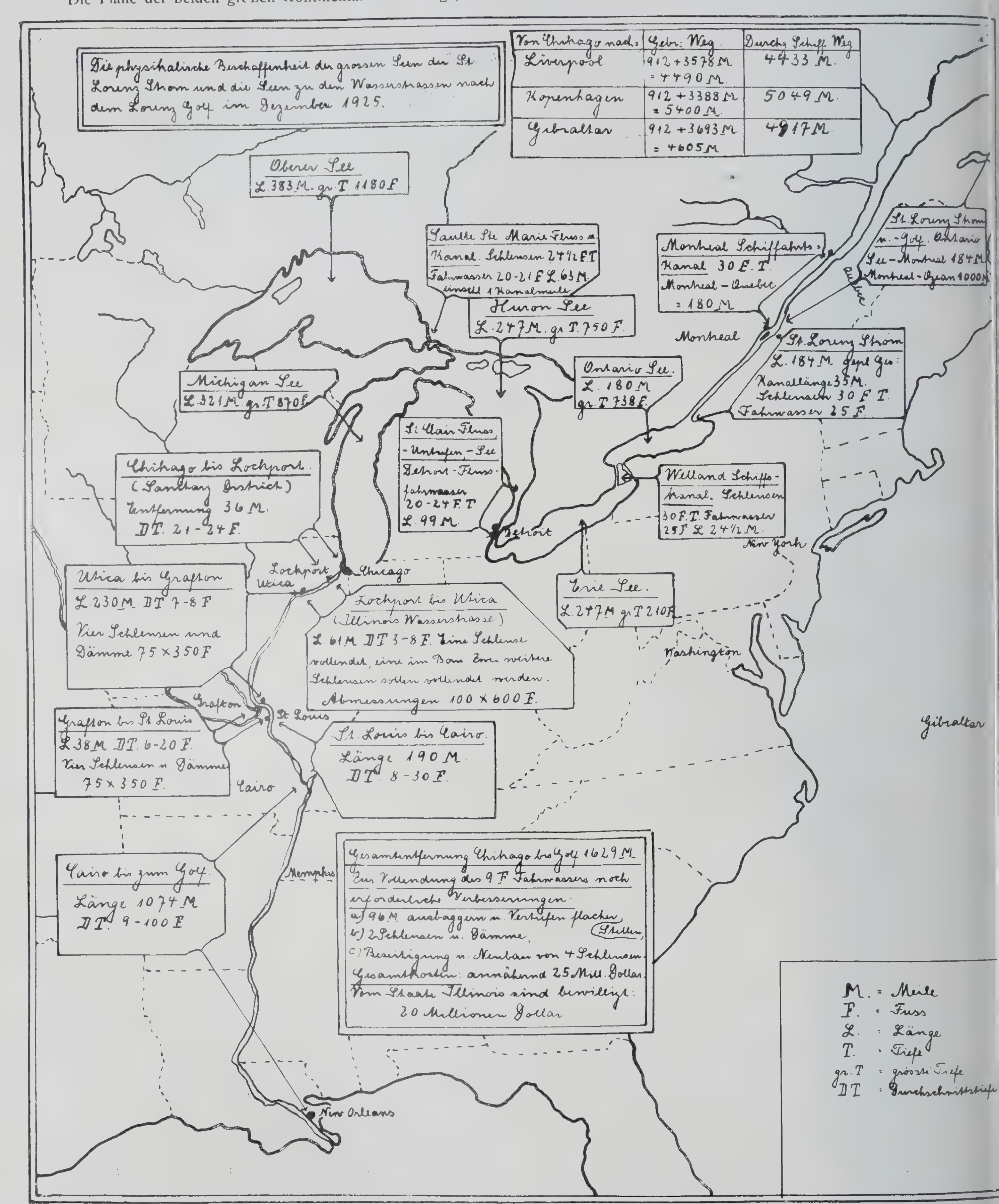
Es sind hier nur einige Anlagen herausgegriffen, um die Art ihrer Arbeitsweise und Verwendung zu schildern. Bei der stets zunehmenden Bedeutung des Kanalverkehrs sind noch weitere ähnliche Anlagen im Bau begriffen. Die bis Mai 1923 von der Demag aufgestellten 29 elektr. Hafenkrane von 15 bis 20 t Tragfähigkeit haben eine gesamte Tragfähigkeit von 318,5 t, dazu kommen noch eine Anzahl Verladebrücken und sonstiger Hebeeinrichtungen. Der Rhein—Herne-Kanal ist das beste Beispiel einer neuzeitlichen Schiffahrtsstraße, die mit allen neuzeitlichen Einrichtungen versehen, einen gewaltigen Verkehr bewältigt.

Der Ausbau des Wasserstraßensystems im mittleren Westen der Vereinigten Staaten von Nordamerika

Die Frage des Ausbaues der Wasserstraßen im mittleren Westen ist in den letzten Monaten insofern in ein neues Stadium getreten, als die Bundesregierung zu erkennen gegeben hat, daß sie bereit ist, sich hinter die weitausgreifenden Pläne zu stellen. Staatssekretär Hoover hat in einer am 9. März d. J. vor der John Ericsson Republican League of Illinois in Chicago gehaltenen Rede die Ansichten seiner Regierung dargelegt. Er führte dabei aus, daß die Regierung mit diesem Programm den wirtschaftlichen Bedürfnissen des mittleren Westens entgegenkommen wolle, der gegenüber den Küstengebieten durch hohe Eisenbahnfrachten, durch die wirtschaftlichen Auswirkungen des Panamakanals und durch die niedrigen Schiffsfrachten besonders gegenüber der atlantischen Küste benachteiligt sei. Zur Charakterisierung der Lage führte Hoover folgendes Beispiel an: Wenn man die Anzahl an Dollar-Cents, die notwendig sind, um eine Tonne Waren zu den gegenwärtigen Transportraten zu befördern als Maßstab annimmt, so ergibt sich für einen

CHIKAGOS HANDEL

Die Pläne der beiden großen Kontinental-Wasserwege, die das Missisippital den Häfen der ganzen Welt erschließen werden.



Vergleich zwischen New York und Chicago folgendes Bild: Vor dem Kriege war New York 1904 Cents von San Franzisko entfernt, heute sind es nur 1690 Cents. Für Chicago dagegen betrug die Entfernung zur pazifischen Küste vor dem Kriege 2601 Cents, heute aber 2946 Cents. Die Nachteile dieser verkehrspolitischen Lage sollen durch den Aus-

bau des Wasserstraßennetzes ausgeglichen werden. Das Hoover'sche „Waterway Empire“ sieht die Anlage zweier verschiedener Systeme vor: Einmal eines zusammenhängenden geschlossenen Strom-Kanalsystems von den großen Seen bis an den Golf von Mexiko und sodann des Großschiffahrtsweges von den großen Seen nach dem St. Lorenz Strom.

Der Inlandwasserweg soll in nordsüdlicher Richtung als äußerste Punkte St. Paul mit New Orleans verbinden, in westöstlicher Kansas City mit Pittsburg. Hoover teilte mit, daß die Regierung für die Fertigstellung dieses Systems, das nach Ansicht der Ingenieure in 5 Jahren vollendet sein könnte, für das nächste Jahr den Betrag von 20 Millionen Dollar bereitstellen will.

Von noch größerer Bedeutung für die wirtschaftliche Zukunft der aufstrebenden Staaten des Mittelwestens ist jedoch nach Hoovers Ansicht der Schiffahrtsweg nach dem St. Lorenz Strom. Wenn er es auch vermied, sich über den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada zu äußern, so ließ er doch durchblicken, daß man in Washington überzeugt sei, in Bälde eine für beide Länder annehmbare Lösung dieses Problems zu finden. Die Frage der Wasserentnahme aus dem Michigan See für sanitäre Zwecke durch die Stadt Chicago, die neuerdings zu Schwierigkeiten mit Kanada geführt hat, ist nach Hoovers Ansicht mit juristischen Diskussionen und diplomatischen Kontroversen nicht zu lösen, durch praktische Vorschläge der Ingenieure und entsprechende technische Anlagen dagegen leicht aus der Welt zu schaffen.

Man geht wohl nicht fehl, wenn man annimmt, daß das energische Eintreten der Bundesregierung für den Ausbau des Wasserstraßensystems seinen Grund in der wachsenden innerpolitischen Unzufriedenheit des Mittel-Westens hat, wie sie sich in den letzten Monaten bei der Erörterung der Farmerprobleme sowie bei Borahs hiesigem Auftreten gegen den Weltgerichtshof gezeigt hat. Die Regierung scheint zu der Ansicht gekommen zu sein, daß für den mittleren Westen etwas getan werden muß, das ihm ihre Fürsorge augenfällig macht und seine Wählerschaft bei der Stange hält. So wird die Aktion zur innerpolitischen Frage und hat daher in diesem Lande umsomehr Aussicht auf Erfolg. Der dem Projekt des Wasserweges nach dem Golf von Mexiko zugrunde liegende Gedanke geht dahin, das zwischen dem Alleghany Gebirge und den großen Ebenen gelegene Stromnetz des Mississippi, Missouri und Ohio zu einem einheitlichen, zusammenhängenden, von den großen Seen bis an den Golf von Mexiko reichenden Wasserstraßen-System auszubauen. Dieses System würde in westöstlicher Richtung eine Wasserstraße mit einer Länge von 1 600 Meilen durch Verbindung der Flüsse Ohio, Mississippi und Missouri umfassen und von Kansas City bis Pittsburg reichen, in nordsüdlicher Richtung Chicago mit New Orleans und durch Ausbau der Strecke Davenport—St. Paul die letztere Stadt als nördlichsten Punkt dieses Netzes mit dem Golf verbinden. Es ist geplant, einen 9 Fuß tiefen Wasserweg zu schaffen, der die Beförderung von Schleppkähnen und kleineren Flußdampfern das ganze Jahr hindurch ermöglichen würde. Der Ausbau der Hauptlinie würde nach dem Urteil der Sachverständigen in 5 Jahren zu ermöglichen sein. Seitenlinien nach den einzelnen Nebenflüssen hin würden nach und nach folgen, sodaß nach Vollendung dieses Systems alle wichtigen Wirtschafts- und Bevölkerungszentren des Nord- und Mittel-Westens an dieses System angeschlossen wären. Zwei Drittel dieses riesenhaften Werkes sind heute bereits vollendet und dem Verkehr eröffnet. Der Wasserweg von New Orleans nach St. Louis ist fast durchschnittlich mindestens 9 Fuß tief; von St. Louis nach Grafton muß der Flußlauf auf einer Strecke von 20 Meilen vertieft werden, von da bis nach Utica noch auf 60 Meilen. Die schwierigste und kostspieligste Arbeit steht jedoch auf der Strecke Utica-Chicago bevor. Die Vorarbeiten zur Regulierung dieses Verbindungsgliedes haben bereits im Jahre 1908 begonnen, wo der Staat Illinois 20 Millionen Dollar zum Ausbau des Kanals bewilligte. Der Plan sieht die Einrichtung von 5 Schleusen und einer Reihe von Dämmen vor. Davon ist eine Schleuse vollendet, eine gegenwärtig im Bau und für eine dritte sind die Aufträge bereits vergeben. Jede von diesen Schleusen wird 600 Fuß lang und 110 Fuß breit sein.

Die Gesamtkosten für die Vollendung dieses 9 000 Meilen langen Wasserstraßennetzes sind auf etwa 135 Millionen Dollar veranschlagt.

Daß dieser Wasserweg wirtschaftlich rentabel sein wird, wird nicht mehr bezweifelt. Die Beförderung von Getreide und anderen Produkten auf dem Mississippi von St. Louis nach New Orleans erfolgt heute gewinnbringend zu den Eisenbahnfrachtraten der Vorkriegszeit. Die Kosten für die Beförderung von 1 000 Buschel Weizen auf dem Inlandwasserwege werden für eine Strecke von 1 000 Meilen auf 60 bis 70 Dollar geschätzt, während die Transportkosten per Eisenbahn für dieselbe Strecke sich heute auf 150—200 Dollar belaufen. Im allgemeinen rechnet man mit einer Ersparnis von 5—7 Cent pro Buschel Korn bei Benutzung des Wasserweges.

Neben der Verbilligung der Transportkosten sprechen noch andere Gründe für den Ausbau dieses Verkehrsnetzes. Wie Staatssekretär Hoover ausgeführt hat, müsse man damit rechnen, daß Amerika in 25 Jahren 40 Millionen Menschen mehr zählt. Nach seiner Ansicht würden die Eisenbahnen allein niemals in der Lage sein, den Verkehrsbedürfnissen dieser ungeheuer gewachsenen Bevölkerung zu genügen. Die Vollendung des Wasserstraßennetzes würde außerdem zur besseren Verteilung der Bevölkerung beitragen und die Industrie näher an die Agrargebiete heranbringen.

Die Karte gibt einen Ueberblick sowie ergänzendes Zahlenmaterial über die vorstehend behandelten beiden Projekte.

Die Kreditmaßnahmen des Reiches für die deutsche Binnenschiffahrt

In der Tagespresse und in Schiffahrtszeitschriften sind in den letzten Monaten zahlreiche Nachrichten über geplante Kreditmaßnahmen des Reiches für die deutsche Binnenschiffahrt erschienen. Die Mitteilungen sind insoweit richtig, als von der Reichsregierung Verhandlungen mit dem Ziele geführt werden, der Binnenschiffahrt zum Bau und zur Erneuerung ihres Schiffs- und Schlepperparkes Kredite zur Verfügung zu stellen. In der Höhe der Kreditsumme und der Art der Verteilung gehen die Mitteilungen der Presse aber vielfach von unrichtigen Voraussetzungen aus. Um zu vermeiden, daß in den Kreisen der Binnenschiffahrt durch übertriebene Nachrichten von bevorstehender Kredithilfe Hoffnungen erweckt werden, die nach Lage der Verhältnisse in absehbarer Zeit kaum erfüllt werden können, hat der Herr Reichsverkehrsminister dem Reichswasserstraßenbeirat gegenüber das bisherige Ergebnis der Verhandlungen wie folgt zusammengefaßt:

Der Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt hatte unter dem 6. Februar 1925 den Antrag gestellt:

„Die Reichsregierung wolle zur Erhaltung der deutschen Binnenflotte, insbesondere der deutschen Flagge auf den internationalen Strömen, einen Kredit von insgesamt 30 Millionen M. unter Bedingungen, die durch die Sachlage geboten seien, zum Bau von Schiffen zur Verfügung stellen.“

Nach der Reichsstatistik hat sich die deutsche Binnenflotte vor dem Kriege folgendermaßen entwickelt;

Am 31. Dez.	Anzahl der Schiffe	Zunahme %	Tragfähigkeit t	Zunahme %	Maschinenstärke PS	Zunahme %
1877	17 653		1 377 000		35 000	
		+ 6		+ 20		+ 194
1882	18 715		1 658 000		103 000	
		+ 9		+ 27		+ 36
1887	20 390		2 101 000		140 000	
		+ 12		+ 31		+ 34
1892	22 848		2 761 000		187 000	
		— 1		+ 22		+ 29
1897	22 564		3 370 000		241 000	
		+ 10		+ 45		+ 46
1902	24 839		4 878 000		352 000	
		+ 6		+ 21		+ 38
1907	26 235		5 914 000		485 000	
		+ 13		+ 25		+ 26
1912	29 533		7 395 000		611 000	

In den 35 Jahren von 1877 bis 1912 hat insgesamt
die Zahl der Schiffe um 67%
oder jährlich durchschnittlich um 1,5%
die Tragfähigkeit um 429%
oder jährlich durchschnittlich um 4,9%
die Maschinenstärke um 1 646%
oder jährlich durchschnittlich um 8,5%
zugenommen.

Die Kriegsjahre zeigen erhebliche Verluste. Es ist fast kein neuer Schiffsraum und keine neue Schleppkraft hinzugekommen, sondern es sind auch die infolge Alters, Havarie oder aus anderen Gründen ausgeschiedenen Schiffe nicht wieder ersetzt worden. Im Jahre 1918 war die Ladefähigkeit auf 6 350 000 t und die Maschinenstärke auf 444 000 PS gesunken. Es fehlten mithin gegenüber dem Bestande von 1912 1 045 000 t Ladefähigkeit und 167 000 PS Maschinenstärke. Zu diesen Abgängen treten die in den Nachkriegsjahren durch die Abgabe von Binnenschiffen und Schleppern auf Grund des Vertrages von Versailles entstandenen Verluste mit rund 600 000 t Kahnraum und 60 000 PS Schleppkraft, die bisher nur zu etwa einem Drittel ersetzt worden sind. Der Reichsausschuß schätzt, daß die Erneuerung des deutschen Binnenschiffparkes in den Jahren 1914—1924 um 1 427 000 t Kahnraum und 237 000 PS Schleppkraft zurückgeblieben ist; er hält die deutsche Binnenschiffahrt nicht für fähig, aus eigener Kraft den erheblichen Ausfall an Tonnage zu decken, und zieht zum Beweise dafür, wie wenig die Binnenschiffahrt in der Lage sei, Neubauten und Instandsetzungen durchzuführen, die schlechte Lage der deutschen Binnenschiffswerften an.

Ein Drittel der Werften habe wegen Arbeitsmangel den Betrieb einstellen müssen, die übrigen zwei Drittel arbeiteten mit erheblich beschränkter Arbeiterzahl, meistens nur mit einem Drittel oder höchstens mit der Hälfte der früheren Belegschaft. Gelänge es nicht, die deutsche Binnenschiffahrt in den Stand zu setzen, den deutschen Binnenschiffswerften Aufträge zu geben, so würden die Werften gezwungen sein, weitere Entlassungen von Arbeitern vorzunehmen, und würden den hochwertigen Arbeiterstand verlieren, der sie allein fähig mache, den scharfen Wettbewerb gegen die ausländischen Werften, insbesondere die holländischen Schiffbauanstalten, aufzunehmen.

Der Antrag ist dem Grunde nach nicht ungerechtfertigt, dürfte aber in der Höhe der erbetenen Summe über das Ziel hinausgehen. Es erscheint nicht erforderlich, die gesamte verlorene Tonnage in kurzer Zeit zu ersetzen. Bei dem gegenwärtigen Daniederliegen der Wirtschaft macht sich auf allen Stromgebieten eher ein Uebergebot an Schiffsraum und Schleppkraft als ein Mangel fühlbar. Die deutsche Binnenschiffahrt würde sich in ihrer schwierigen Lage kaum verbessern, wenn der vorhandene Schiffsraum und die in Betrieb befindliche Schleppkraft durch starke Neubauten vermehrt werden würden. Dagegen leidet die vorhandene Binnenflotte unter einer starken Ueberalterung. Von dem Ende 1924 vorhandenen Bestande sind innerhalb der letzten 10 Jahre, also nach 1914, nur 6% Kahnraum und 7,5% Schleppkraft erbaut. Dabei ist zu beachten, daß in dem Bestande von 1924 auch alle Ersatzbauten für die auf Grund des Vertrages von Versailles abgegebenen Fahrzeuge eingeschlossen sind. Berechnet man die Lebensdauer eines Kahnes auf 50 Jahre und die eines Schleppers auf 20 Jahre, was gewiß nicht niedrig eingesetzt ist, so müßten innerhalb der letzten 10 Jahre 20% der Kähne und 50% der Schlepper neu erbaut sein. Die Altersziffern lassen die Gefahr erkennen, daß ein erheblicher Teil des Binnenschiffparkes abgängig geworden ist und nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Betrieb entspricht, ohne daß es möglich gewesen wäre, die Flotte auf den heutigen Stand des Schiffbaues und der Technik zu bringen.

Der Antrag des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt auf Staatshilfe ist daraus zu erklären, daß der Binnenschiffahrt eine Organisation zur Selbsthilfe fehlt.

Als das Bürgerliche Gesetzbuch in Verbindung mit dem Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 die Möglichkeit schuf, Binnenschiffe hypothekarisch zu belasten, wurde es in Deutschland versäumt, den Realkredit für Binnenschiffe in der gleichen Weise auszubauen, wie es für Grundstücke durch die Landschaften und Aktienhypothekenbanken geschah. Die Lücke wurde durch die Schiffshypothekenbanken in Holland ausgeführt. Die holländischen Schiffshypothekenbanken, von denen im Jahre 1899 zwei und bis zum Jahre 1914 acht weitere Institute gegründet wurden, übten in großem Umfange das Schiffsbeleihungsgeschäft in Deutschland aus und befriedigten das Bedürfnis der deutschen Binnenschiffahrt nach langfristigen Realkrediten, soweit als Belastungsobjekt nur das Schiff selbst und nicht Landanlagen geboten werden konnten, auf welche auch von deutschen Kreditgebern Geld zu haben war. Man hatte in Deutschland Bedenken, den Schiffspfandbrief als vollwertiges Anlagepapier neben den Staats- und Kommunalanleihen, den Industrieobligationen und den Pfandbriefen der Landschaften und Hypothekenbanken zuzulassen. Erst als im Laufe des Krieges die holländischen Schiffshypothekenbanken zurückhaltender wurden und die Schiffsbeleihungen in Deutschland schließlich ganz einstellten, wurden auch im Inlande, und zwar von Preußen und Hamburg Schiffshypothekenbanken zugelassen, welche die Genehmigung erhielten, auf Grund von Schiffspfandrechten Pfandbriefe auszugeben. Es waren die Deutsche Schiffspfandbriefbank in Berlin, die Deutsche Schiffskreditbank in Duisburg und die Deutsche Schiffsbeleihungsbank in Hamburg, die sämtlich 1918 gegründet wurden. Bevor die Banken aber ihre Geschäfte aufbauen und den deutschen Schiffspfandbrief auf dem Kapitalmarkt einführen konnten, wurden sie von der Geldentwertung erfaßt und mußten sich der Hergabe von Schiffsdarlehen und der Emission von Schiffspfandbriefen enthalten. Die Banken bestehen zwar noch, arbeiten aber nur noch in sehr geringem Umfange, da sie ihr Kapital, dessen

sie zur Sicherheit für die Pfandbriefe bedürfen, in der Inflationszeit eingebüßt haben. Die holländischen Schiffshypothekenbanken sind zu dem deutschen Beleihungsgeschäft erst beschränkt zurückgekehrt. Es fehlt der deutschen Binnenschiffahrt an einer Kreditorganisation, welche ihr die auf dem Kapitalmarkte verfügbaren Anlagemittel zuführen kann.

Gegen die Gewährung von Krediten aus Reichsmitteln an einzelne Wirtschaftszweige sind aus den Kreisen der Wirtschaft erhebliche Bedenken geltend gemacht worden. Man hält es für verfehlt, Mittel zu einer Stützungsaktion für eine Wirtschaftsgruppe aus Steuern aufzubringen, welche von anderen Wirtschaftsträgern gezahlt werden müssen. Es ist darum allgemein in der Bereitstellung von Reichsmitteln zur Stützung notleidender Teile der Wirtschaft eine starke Zurückhaltung eingetreten und statt dessen versucht worden, der Wirtschaft durch Senkung der Steuern allgemein eine Erleichterung zu verschaffen. Die Bedenken, welche gegen die Gewährung von Globalkrediten an die Wirtschaft im allgemeinen bestehen, sprechen auch gegen den Antrag des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, selbst wenn man von der Höhe der erbetenen Mittel absieht und vielleicht nur eine Summe von 10 Millionen RM. für gerechtfertigt anerkennen wollte. Dagegen wird es voraussichtlich möglich sein, der Binnenschiffahrt bei dem Aufbau einer Realkreditorganisation, wie er im Jahre 1918 durch die Gründung der drei Schiffshypothekenbanken versucht worden ist, mit vertretbaren Mitteln zu helfen.

Die Preußische Regierung hat sich bereit erklärt, das Kapital der beiden Schiffskreditbanken in Duisburg und Berlin, zum Teil mit Hilfe von preußischen Staatsmitteln, so weit aufzufüllen, daß die Banken in der Lage sein werden, ihr Schiffshypotheken- und Schiffspfandbriefgeschäft von neuem aufzunehmen. Die Preußische Regierung hat aber darauf aufmerksam gemacht, daß mit der Herstellung des Grundkapitals allein die Banken noch nicht aktionsfähig würden. Sie könnten den Wettbewerb mit dem niedrigen Zinsfuß der holländischen Hypothekenbanken nicht ohne weiteres aufnehmen. Pfandbriefe mit 5 bis 5½ %, welche einem auf ein Schiff zu gebendes Darlehen zu 6 bis 6½ % entsprechen würden, sind bei der jetzigen Lage des deutschen Geldmarktes unverkäuflich und werden auch in der nächsten Zeit keinen Absatz finden. Die Wiederingangsetzung der deutschen Schiffskreditbanken hat aber nur Sinn, wenn der Pfandbriefabsatz gesichert ist. Aus eigener Kraft werden die Schiffshypothekenbanken in der Uebergangszeit der nächsten 2 bis 3 Jahre den Schiffspfandbrief nicht auf dem deutschen Kapitalmarkt einführen und börsengängig machen können, wenn sie auf der einen Seite den Darlehnsnehmern wirtschaftlich erträgliche Zinsbedingungen geben, und sich auf der anderen Seite den Forderungen des Marktes anpassen wollen .

Es ist darum daran gedacht worden, die Stützungsaktion der Schiffshypothekenbanken durch die Preußische Regierung mit einer Stützung der Pfandbriefe durch das Reich zu verbinden. Es besteht der Plan, daß das Reich von den Schiffskreditbanken Schiffspfandbriefe zum Nennwert übernimmt, die seitens des Reiches 10 Jahre unkündbar bleiben und vom 11. Jahre an durch die Schiffskreditbank mit einem Zehntel des Betrages jährlich eingelöst werden. Die vom Reiche zu übernehmenden Pfandbriefe sollen zur Hälfte mit Zinsscheinen über 8%, zur anderen Hälfte mit Zinsscheinen über 2% jährlich ausgestellt werden. Die Banken würden das Geld bei diesem Plane mit durchschnittlich 5% erhalten und wären in der Lage, den Schiffseignern, welche unter Verpfändung ihrer Schiffe Darlehen aufnehmen wollen, einen Zinssatz von 6 bis 6½ % zu berechnen. Die Zinsen von 1 bis 1½ % jährlich wären dazu bestimmt, die laufenden Verwaltungskosten der Banken zu decken. Das Reich würde den Banken weiter anbieten, die erhaltenen 8 proz. Pfandbriefe bis zur Hälfte des Betrages, den die Banken auf dem freien Markte unterbringen, gegen niedrig verzinsliche 2 proz. Pfandbriefe auszutauschen. Erhielten die Banken diese Austauschmöglichkeit, so könnten sie der Schiffahrt den doppelten Betrag der vom Reiche zum Ankaufe der Pfandbriefe aufgewendeten Mittel für Darlehen von 6 bis 6½ % zur Verfügung stellen, da ihre Passivseite immer je zur Hälfte mit hochverzinslichen und mit niedrig verzinslichen Pfandbriefen belastet bliebe. So wäre es möglich, die Mittel, welche das Reich zur Verfügung stellt, mit Hilfe von Privatgeldern auf dem Wege des regulären Pfandbriefabsatzes zu erhöhen und es dürfte erwartet werden, daß die Schiffskreditbanken durch eine derartige vorübergehende Reichshilfe so weit gekräftigt würden, daß sie die Kreditbeschaffung für die Binnenschiffahrt auf die Dauer ohne Reichshilfe übernehmen könnten. Gelänge es, die Deutsche Schiffsbeleihungsbank in Hamburg, sei es mit, sei es ohne Mittel des Hamburgischen Staates, in ihrem Aktienkapital ebenfalls so weit wieder aufzurichten, daß sie die Emission von Pfandbriefen übernehmen könnte, so würde auch diese in die Aktion einzubeziehen sein.

Als Betrag, der für den Ankauf von Schiffspfandbriefen seitens des Reiches ausgeworfen werden müßte, sind vorläufig 6 Millionen RM. in Aussicht genommen. Ob und inwieweit dieser Betrag ausreicht, um das beabsichtigte Ziel sicherzustellen, ist im voraus schwer zu schätzen. Die Faktoren, von welchen die Inanspruchnahme der Schiffshypothekenbanken abhängig bleiben, sind so zahlreich und ungewiß, daß jede auch nur annähernde Voraussage unmöglich erscheint. Das Reich hätte bei diesem Gedanken den Vorteil, daß es kein Kapital, sondern nur einen Zinszuschuß zu leisten hätte. Die Wirtschaft genösse den Vorzug, daß sie bei der Stützungsaktion des Reiches von zwangsweisen Eingriffen des Staates und einer unerwünschten Bevormundung so gut wie frei bliebe, da sich der Plan organisch in die Bedürfnisse der Binnenschiffahrt nach Ergänzung und Erneuerung des Binnenschiffparkes einfügen würde.

Gegen den Gedanken sind von seiten der Privatschiffer erhebliche Bedenken geäußert worden. Die Privatschiffahrt, insbesondere die Kleinschiffahrt auf der Oder und in den märkischen Gewässern, befürchtet, daß sie von den Schiffshypothekenbanken hinter den Schiffahrtsgesellschaften und großen Reedern zurückgestellt werden würde. Die Privatschiffahrt wünscht, daß statt der Schiffshypothekenbanken die von ihr gegründeten Kreditgenossenschaften eingeschaltet würden, weil sie von diesen eine bessere und gerechtere Berücksichtigung ihrer Bedürfnisse erhofft. Es mag zugegeben werden, daß die Besorgnisse der Privatschiffahrt nicht ganz unbegründet sind. Die Heranziehung der Kreditgenossenschaften ist gleichwohl unmöglich, da die Kreditgenossenschaften nach ihrem inneren Aufbau und ihrer Geschäftsführung nur dazu bestimmt sind, vorübergehende Betriebskredite zu vermitteln, und nicht geeignet erscheinen, langfristige Hypothekarkredite zu geben und zu verwalten. Die Kreditgenossenschaften würden deshalb auch von den Landesregierungen nicht die Bewilligung zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen erhalten. Es wird versucht werden müssen, durch Einwirkung auf die Schiffshypothekenbanken sicherzustellen, daß die Privatschiffahrt in dem wirtschaftlich berechtigten Umfange gleichmäßig an den mittelbar vom Reiche gegebenen Krediten beteiligt werde.

Die Entscheidung über den Ankauf von Pfandbriefen durch das Reich und die Höhe der anzukaufenden Pfandbriefe hängt von der Entwicklung der Finanzlage des Reiches ab. Ich hoffe, daß es möglich sein wird, die Mittel bis zum Spätherbst dieses Jahres flüssig zu machen.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Das Arbeitsprogramm der deutschen Reichsregierung und die deutsche Binnenschiffahrt. Die Plenarversammlung des Reichstages hat am 28. Juni 1926 mit allen Stimmen gegen die Stimmen der Kommunisten das Arbeitsbeschaffungsprogramm des volkswirtschaftlichen Ausschusses angenommen, das in der — im folgenden auszugsweise wiedergegebenen — Entschließung des volkswirtschaftlichen Ausschusses niedergelegt ist: „Der Deutsche Reichstag hält es für dringend geboten, daß in organischem Zusammenhang mit den Bedürfnissen der Wirtschaft die notwendigen Maßnahmen getroffen werden, um den Arbeitsmarkt zu heben, die Arbeitsmöglichkeit zu fördern und den Erwerbslosen Beschäftigung zu geben. An produktiven Notstandsarbeiten fehlt es nicht. Zu ihnen gehören u. a. der Straßenbau, die Kultivierung von Oedlandflächen, Moorgeländen u. a., die Schiffbarmachung deutscher Flüsse und deren zweckdienliche Verbindung durch Kanäle, die der Förderung des Wassertransportweges und der deutschen Wirtschaft dienen, Fluß- und Bachregulierungen, Stauanlagen, Schutzdämme, Anlagen zur Gewinnung von Wasserkräften, Wohnungsbau und Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Sollen zur langfristigen Vorsorge für Arbeitsgelegenheiten die vorgenannten und ähnliche produktive Arbeiten und Anlagen vorbereitet und durchgeführt werden, so setzt dies ein enges Zusammenarbeiten von Reich und Ländern sowie deren Organen voraus. Zur Durchführung dieser Arbeiten sind erhebliche Summen notwendig. Die Reichsregierung wird dringend ersucht, mit den Länderregierungen sich umgehend ins Benehmen zu setzen, damit die angeregten Arbeiten nicht nur geprüft, sondern in kürzerer Frist und in weitestgehendem Umfange mit ihrer Durchführung begonnen werden kann. Müssen angesichts der großen und andauernden Arbeitslosigkeit höhere Summen für produktive Erwerbslosenfürsorge in den Etat von Reich und Ländern eingestellt werden — im laufenden Jahresetat evtl. als Nachtrag —, so weist der Reichstag gleichzeitig darauf hin, daß bei der Mittelbeschaffung für produktive Anlagen, wie sie auch die vorgenannten Vorschläge enthalten, Anleihen mitaufzunehmen sind. Dabei wäre auch die öffentlich-rechtliche Garantie für Mindestzinszahlungen zu prüfen, ferner, ob bei einer großen öffentlichen Anleihe zum Wohnungsbau auch Mittel der Hauszinssteuer zur Zins- und Tilgungsgarantie mit Verwendung finden könnten.

Die Reichsregierung wird ersucht, die Behandlung der in dieser Entschließung enthaltenen Fragen tunlichst zu beschleunigen und dem Reichstage zu berichten."

Die zwischen den beteiligten Ministerien und dem Reichskabinett unverzüglich begonnenen Verhandlungen haben bis jetzt zu folgendem Ergebnis geführt: Das Reich ist bereit, der Reichsbahn-Gesellschaft ein Darlehen von 50 Millionen Mark zur Fertigstellung begonnener Bahnbauten unter besonders günstigen Bedingungen zu gewähren. Auch die Reichspost wird ihr Auftragsprogramm noch erweitern. Die Wasserstraßenbauten, die bereits die Genehmigung des Reichstages erhalten haben, sollen beschleunigt und verstärkt zur Durchführung kommen. Im übrigen ist die Reichsregierung grundsätzlich entschlossen, neue Wasserstraßenbauten in Angriff zu nehmen, zu denen insbesondere die Reststücke des Mittellandkanals gehören; sie will ferner die Vorarbeiten für die Ausführung dieser Arbeiten so beschleunigen, daß sie in Gang gesetzt werden können, sobald die erforderlichen Vereinbarungen mit den Ländern getroffen sind. Für den Bau von Landarbeiterwohnungen werden 30 Millionen Mark neu in den Haushaltsplan eingestzt. Eine Belebung der Bautätigkeit soll durch Erleichterung der Bedingungen für den Reichskredit für 1. Hypotheken und durch Verstärkung der Mittel für die Hauszinssteuer-Hypotheken erreicht werden. / Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung ist mit diesen Beschlüssen noch nicht erschöpft. Zu seiner weiteren Durchführung ist eine Ministerialkommission eingesetzt und mit den erforderlichen Befugnissen ausgestattet worden. Sie wird in enger Fühlung mit den Regierungen der Länder vorgehen.

Reichswirtschaftsrat und produktive Erwerbslosenfürsorge. Der beim Reichswirtschaftsrat bestehende Arbeitsausschuß für die Arbeitslosenversicherung hat einstimmig nachstehende Entschließung gefaßt, die in der gemeinsamen Sitzung des wirtschafts- und finanzpolitischen Ausschusses des RWR. am 14. 7. 26 zur Diskussion stehen wird: „Das Arbeitsproblem ist in Anbetracht der ungeheuren Zahl der Arbeitslosen durch eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit allein nicht zu lösen. Es tritt vielmehr, da vorsichtigerweise noch auf lange Zeit hinaus mit einer großen Zahl Arbeitsloser gerechnet werden muß, die Beschaffung produktiver Arbeit in den Vordergrund. Diese Arbeit ist in Deutschland vorhanden. Die Kultivierung ungeheurer Mengen von Oedland für die landwirtschaftliche Erzeugung, die Schaffung von Wohnungen, der Bau von Kanälen und Automobilstraßen, die Nutzbarmachung von Wasserkräften für die Elektrizitätsversorgung, die Elektrisierung der Bahnen, der Bau von Schnellbahnen, stellen (neben anderen hier nicht erwähnten Arbeitsmöglichkeiten) z. B. Arbeiten dar, die unmittelbar in Angriff genommen werden können. / Freilich dürfen diese Arbeiten nicht in der Art der viel zu kostspieligen sogenannten Notstandsarbeiten durchgeführt werden. Aus der großen Zahl der Arbeitslosen lassen sich ohne Schwierigkeiten mehrere hunderttausend für die erwähnten Arbeiten vollgeeigneter Arbeitskräfte herausfinden und als normale Arbeiter verwenden. Auf diese Weise würde eine Fülle produktiver Arbeit geleistet und Werte geschaffen werden können, deren Nützlichkeit für die gesamte Wirtschaft außer Frage steht. Auch wenn sich auf diese Weise nur ein Drittel bis ein Viertel der vorhandenen Arbeitslosen beschäftigen ließen, würden große wirtschaftliche Werte geschaffen werden, die umsomehr ins Gewicht fallen, als bei der Beschränkung auf die reine Arbeitslosenunterstützung große Geldsummen ohne Gegenleistung hergegeben werden. / Der Ausschuß empfiehlt der Reichsregierung dringend, durch entschlossene Beschreitung des hier genannten Weges dem Arbeitslosenproblem die in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung gefährlichsten Schärfen zu nehmen, da sonst Schwierigkeiten entstehen müßten, mit denen auf die Dauer kaum fertig zu werden wäre.

Die Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften im Jahre 1925. Wir verweisen auf den Bericht unter „Bücherschau" auf Seite 294 der vorliegenden Nummer.

Reichswasserstraßen-Beirat. Am Freitag, den 2. Juli 1926, tagte in Düsseldorf der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirats. Der Entwurf eines Güterverzeichnisses für die Tarife von Schiffahrtabgaben wurde zurückgestellt, da man zunächst die Arbeiten der deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für eine Neueinteilung der Güterklassen abwarten wollte, um eine möglichst gleichmäßige Klassifizierung der Güter auf der Reichsbahn und auf den Wasserstraßen zu erreichen. Bei zwei Anträgen, einem Antrage auf Ermäßigung der Gebühren für die von der Reichsbahn betriebene Kettenschleppschiffahrt auf dem Obermain zwischen Bamberg und Aschaffenburg und einem Antrage auf Belassung der Eisenbahndienstkohlentransporte auf dem Rheinwege, entspann sich eine lebhafte Erörterung über das Verhältnis der Deutschen Reichsbahn zur Wirtschaft. Die Reichsbahn müsse als einer der größten Auftraggeber für die Wirtschaft auf die Bedürfnisse der Wirtschaft insoweit Rücksicht nehmen, als sie nicht alte bestehende Beziehungen in einer Form lösen dürfe, welche für einzelne Wirtschaftszweige, wie in diesem Falle die Rhein- und Mainschiffahrt, schwere Schädigungen zur Folge habe. Insoweit sei sie auch da, wo sie nicht als Transportführer, sondern als Frachtvergeber auftrete, an gewisse Rücksichten gebunden. Ueber eine Vorlage zur Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben für Kohlen auf den westdeutschen Kanälen im Verkehr nach Hannover wurde ein Einverständnis nicht erzielt. Es soll geprüft werden, ob und inwieweit die geplante Tarifgestaltung die Interessen der oberschlesischen Kohlenindustrie und die Frachteinnahmen der Deutschen Reichsbahn zu beeinflussen geeignet erscheint.

Rhein-Wasserstraßen-Beirat. Am Sonnabend, den 3. Juli 1926 tagte in Koblenz das Plenum des Rhein-Wasserstraßen-Beirats. Außer geschäftlichen Mitteilungen stand insbesondere je ein Bericht über den Rheinverkehr, über die Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt sowie drei Berichte über die Kanalisierung bezw. Umkanalisierung von Neckar, Lahn und Untermain auf der Tagesordnung.

Der Rheinverkehr im Jahre 1925. Der Jahresbericht des Rhein-Wasserstraßenbeirates über den Rheinverkehr 1925 gibt einen ausführlichen Ueberblick über den Wasserstand, Güterverkehr und Hafenumschlag. Der Wasserstand des Rheins hinsichtlich der Abladetiefe war günstig gewesen. Der gesamte Güterverkehr auf dem deutschen Rhein betrug 50,96 Millionen t (1913: 54 Millionen t). Der Grenzverkehr nach Holland ist um 2,2 Millionen t gegenüber 1913 gewachsen. Von der Vergrößerung der Ausfuhr nach Holland entfällt der Hauptteil mit 5,3 Millionen t auf Kohle. Auch die Ausfuhr von Erden konnte gesteigert werden. Bei der Einfuhr, die sich um 4,5 Millionen t verringert hat, haben die größte Abnahme erfahren: Getreide mit 2 Millionen t, Erze mit 1,7 Millionen t und Holz mit 0,7 Millionen t. Der Gesamthafenumschlag ist erheblich zurückgegangen, und zwar von 66,3 Millionen auf 49,5 Millionen; er betrug mithin im Jahre 1925 nur 75% des Gesamtumschlags von 1913. Während der Verkehr auf der Lahn und dem Spoy-Kanal wuchs, ist der Verkehr auf der Mosel gefallen. / Der Bestand der Rheinflotte beträgt nach den letzten Ermittlungen 2077 Kähne mit 2015000 t Tragfähigkeit, 416 Schlepper mit 184000 Ps i, 33 Güterboote mit 20000 t Tragfähigkeit und 14000 Ps i. Außerdem waren vorhanden: 33 Schwimmkräne und 59 Bagger und Elevatoren. Die Neubautätigkeit war auf den deutschen Werften gering im Gegensatz zu den holländischen Werften, die, abgesehen von den eigenen Inlandsaufträgen, stärker für deutsche Rechnung beschäftigt waren, als die deutschen Werften selbst. Auf den deutschen Werften wurden abgeliefert: 97 Fahrzeuge mit 38858 t Tragfähigkeit für deutsche Rechnung und für ausländische Rechnung 54 Fahrzeuge mit 57413 t.

Umwandlung der Duisburger Hafenverwaltung. Die Duisburger Hafenvorlage (siehe Z. f. B. 1926/6 S. 243) ist am Freitag, den 25. Juni 1926 sowohl im Preußischen Landtag als auch in der Duisburger Stadtverordneten-Sitzung endgültig angenommen worden.

Gründung eines Kanal-Vereins zur Förderung des Aachen—Rhein-Kanalprojekts. Zwischen den beteiligten Städten, Wirtschaftsverbänden und sonstigen interessierten Kreisen fanden Donnerstag nachmittag Verhandlungen über die Gründung eines Kanalvereins zur Förderung des Baues des Aachen—Rhein-Kanals statt. Nach Referaten von Professor Prötel von der Technischen Hochschule Aachen über die technische Seite des Problems und von Syndikus Bruckner von der Stolberger Handelskammer über die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals sprach Direktor Hell (Stolberg) über die finanzielle Seite. Während der fünfjährigen Bauzeit könnten unmittelbar und mittelbar rund 30000 Arbeiter beschäftigt werden. Das bedeute eine Entlastung der Erwerbslosenfürsorge von 30 bis 35 Millionen. Vom Gesamtbetrage der Kosten in Höhe von rund 180 Millionen verblieben nach Abzug dieser 35 Millionen, die aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge zu beschaffen wären, 145 Millionen Mark, die im Wege des Kredits, und zwar durch das Reich beschafft werden sollen. Verzinsung und Amortisation müßten dann die interessierten Kreise übernehmen. Es würden rund 7,4 Millionen jährlich aufzubringen sein, von denen ein Sechstel die beteiligten Kreise, zwei Sechstel der Staat und drei Sechstel das Reich aufbringen sollen, sodaß also das Aachen-Neußer Wirtschaftsgebiet rund 1,4 Millionen jährlich zu tragen hätte. Die Versammlung nahm einstimmig folgende Entschließung an: „Die Versammlung steht geschlossen auf dem Standpunkt, daß die Erbauung einer Wasserstraße aus dem Aachener Wirtschaftsgebiet zum Rheine wie kein anderes Mittel geeignet ist, nicht nur die gesamte Wirtschaft des Durchlaufgebietes Aachen, Rheydt, M.-Gladbach, Neuß und seine benachbarten Bezirke in ihren Existenzgrundlagen zu sichern, sondern auch die so brennende Frage zur Schaffung von direkter und indirekter Arbeitsgelegenheit für Tausende von Arbeitslosen zu lösen. Sie bittet die bisherigen Bearbeiter des Projektes, die schwebenden Verhandlungen mit Nachdruck fortzuführen und an den maßgebenden Stellen weiter dafür einzutreten. Darüber hinaus setzt sie einen vorbereitenden Ausschuß ein, dessen Aufgabe es sein wird, alle erforderlichen Arbeiten in die Wege zu leiten, die für die beschleunigte Gründung eines Aachen—Rhein-Kanalvereins erforderlich sind. Zweck des Vereins ist die Zusammenfassung aller interessierten Kreise zur gemeinsamen Förderung der Pläne und die Aufbringung der zu diesem Zwecke erforderlichen geringfügigen Mittel." / Der vorbereitende Ausschuß wird sich aus Vertretern der zuständigen Regierungen der Bergbehörden und verschiedenen Verwaltungsbehörden, aus Vertretern der wirtschaftlichen Körperschaften, der Industrie und Landwirtschaft, der Gewerkschaften und Hochschulen zusammensetzen.

Weserkanalisierung und Erwerbslosenfürsorge. Bei der Beratung der Fragen der Arbeitsbeschaffung und Erwerbslosenfürsorge lenkte in der Stadtverordnetensitzung Mindens am 2. Juli 1926 Oberbürgermeister a. D. Dr. Becker die Aufmerksamkeit auf die Weserkanalisierung. Reich und Staat können durch den Bau von Wasserstraßen, wie er seit einer Reihe von Jahren in den Projekten des Weserbundes und des Werrakanal-Vereins vorgesehen sei, die Erwerbslosigkeit wirksam bekämpfen, denn Preußen gebe für die unproduktive Erwerbslosenfürsorge jährlich 250 Millionen Mark aus. Die Reichsregierung habe das Wasserstraßenprogramm grundsätzlich genehmigt, aber die Weserprojekte vollkommen in den Hintergrund gedrückt. Er empfehle eine gemeinsame Entschließung an die Reichs- und Staatsregierung über die baldige Inangriffnahme der Arbeiten der Projekte des Weserbundes und Werra-Kanalvereins. Nach einer lebhaften Aussprache, die überall den Willen bekundete, den Erwerbslosen zu helfen, wurde folgende Entschließung angenommen: „Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Minden hält es für unbedingt erforderlich, unverzüglich Maßnahmen zu treffen, die einem Fortbestande oder gar einer Ausdehnung der erschreckenden Arbeitslosigkeit entgegenwirken. Sie erblickt das beste Mittel zur Beseitigung der Not in der Beschaffung von Arbeitsgelegenheit. Für das Gebiet der Weser bietet sich auf Jahre hinaus ausgiebige und wirtschaftlich nützliche Arbeitsgelegenheit durch die Kanalisierung der Weser. Die Stadtverordneten-Versammlung hat deshalb mit Befremden aus den Verhandlungen im Reichstage entnommen, daß das baureife Projekt der Weserkanalisierung in dem wasserwirtschaftlichen Programm der Reichsregierung nicht enthalten ist. Sie verlangt, daß die Ausgestaltung der Weser zur Großschiffahrtsstraße und ihre Verlängerung nach Süden in das Wasserbauprogramm nicht nur aufgenommen, sondern an erster Stelle gesetzt und mit der Ausführung unverzüglich begonnen wird."

Der Weiterbau des Mittelland-Kanals. Am 5. Juli 1926 fand im Preußischen Landtag (196. Sitzung) die zweite Beratung des Gesetzentwurfs statt, der weitere rund 32,8 Millionen für die Vollendung des Mittelland-Kanals bereitstellen will. Die Regierung erklärt in der Begründung der Vorlage, daß es sich hierbei um einen Teilbetrag von einem Drittel handele, von einer Summe, zu der das Reich zwei Drittel beisteuere. Mit dem angeforderten Geld sollen die jetzt im Bau befindlichen Strecken weiter gefördert und Geländeankauf vorgenommen werden. Die vom Reich, den beteiligten Ländern und den Provinzen angestrebte Aufnahme einer großen Kanal-Anleihe konnte, wie in der Begründung der Regierung weiter gesagt wird, noch nicht in die Tat umgesetzt werden, da nach Urteil aller beteiligten Stellen die bisher von den Geldgebern gestellten Zinsforderungen zu hoch wären und den Kanal unwirtschaftlich gestalten würden. / Der Berichterstatter des Ausschusses, Abgeordneter Leinert, empfahl die Vorlage zur Annahme und gab weiter bekannt, daß der Ausschuß nicht nur für die möglichst schleunige Fertigstellung des Hauptstückes des Mittellandkanals eintrete, sondern auch die Regierung in einer Entschließung auffordere, für die tatkräftige Inangriffnahme des Südflügels Sorge zu tragen und in Merseburg ein neues Kanalbauamt für diesen Zweck zu schaffen. Sollten dazu neue Mittel notwendig werden, so solle sie die Regierung in einer Nachtragsforderung vom Landtag verlangen. Preußen sei an der schnellen Fertigstellung des Mittellandkanals nicht nur wirtschaftlich, sondern auch finanziell interessiert, da es die gesamte Summe von 130 Millionen, die es sich beizusteuern verpflichtet habe, sofort habe verzinsen müssen. / Abg. Leinert verwies weiter auf die Bedeutung, die eine energische Inangriffnahme des Weiterbaues des Mittellandkanals für die Linderung der Erwerbslosennot haben müsse und verlas dann einen recht eigenartigen Brief der Reichsbahngesellschaft an die Reichsregierung, in dem gegen die Vollendung des Mittellandkanals Einspruch erhoben wird. Die Reichsbahngesellschaft erklärt, daß sie durch den Kanalbau sehr geschädigt werden würde und für den Fall seiner Fortführung Tarifmilderungsanträgen kaum noch zustimmen könne. Die Reichsbahn sei ohnehin durch den besonders großen Anteil an den Reparationsverpflichtungen vorbelastet. / Mit vollem Recht charakterisierte der Berichterstatter diesen Brief als „ganz ungewöhnlich". Er betonte, daß schon vor 20 Jahren der Mittellandkanal von der Regierung als Kulturnotwendigkeit bezeichnet worden sei und daß das Reich selbst für die Vollendung des Mittellandkanals eintrete, während eine Reichsgesellschaft sich nun dagegen auflehne. Die Furcht der Reichsbahn vor der Konkurrenz des Mittellandkanals sei übrigens der beste Beweis für die Wirtschaftlichkeit des Projektes. / In der Abstimmung fand dann der Gesetzentwurf in zweiter und drit-

ter Lesung einstimmige, endgültige Annahme. Die Ausschußentschließung wurde angenommen, jedoch die Bestimmung gestrichen, die für die Errichtung des neuen Kanalbauamtes die Stadt Merseburg bereits festlegen wollte.

Neue Hafenanlagen in Hamburg. Die Hamburger Bürgerschaft genehmigte ohne wesentliche Debatte drei Senatsvorlagen auf Ausbau des Hamburger Hafens. Die Hauptvorlage betrifft den Neubau eines zweiten Seeschiff-Hafenbeckens auf der Insel Waltershof, das den Namen Griesenwärderhafen bekommen und dem Massengüterumschlag dienen soll. Hierzu wurden vorläufig 15 140 000 RM. bewilligt. Eine weitere Vorlage galt dem Ausbau des Waltershofer Hafens und des Rugenwärder Hafens durch Baggerungen, Rammungen und Uferbefestigungen, die 536 000 RM. erfordern. Schließlich wurden noch 3 182 000 RM. für den Bau eines neuen Schuppens 85 am Roßkai mit zwei Gleisen an der Wasserseite, Doppelkränen und mechanischem Ladegeschirr bewilligt, der dem Stückgutumschlag dienen wird. Anschließend an diesen Schuppen wird zurzeit von privater Seite ein großer Kühlspeicher errichtet.

Ausbau des Stettiner Hafens. Das Preußische Staatsministerium hat im Vormonat dem Gutachten des Preußischen Staatsrates für den Gesetzentwurf über den weiteren Ausbau des Stettiner Hafens zugestimmt. Nach diesem Gutachten soll der Ausbau des Ostkais im westlichen Hafenbecken des Freibezirks in vollem Umfange mit einem Kostenaufwande von 6,1 Millionen Mark sofort durchgeführt werden (statt des ursprünglich nur geplanten Baues der Kaimauer mit 830 000.— Mark Kosten). / Dazu bemerkt das Staatsministerium: Zur Erfüllung der Forderung des Gutachtens ist es jedoch erforderlich geworden, den Speicher etwas langsamer zu bauen, als ursprünglich vorgesehen war. Zunächst soll die Hälfte des Speichers gebaut werden, die andere Hälfte dann unmittelbar nach Vollendung der ersten. Die längere Bauzeit bedingt eine Erhöhung der Bausumme um 140 000 Reichsmark, der jedoch eine höhere Ersparnis an Zinsen gegenübersteht. Der Speicherbau kostet damit 6 240 000 RM., die Gesamtanforderung des Gesetzentwurfes beträgt 9 945 000 RM. / Am 8. Juli 1926 wurde der Gesetzentwurf im Preußischen Landtag mit großer Mehrheit verabschiedet. In der Debatte betonte Abgeordneter Metzenthin (D. V. P.), daß das Eintreten für Stettin besonders deshalb erforderlich sei, weil Danzig durch die billigen polnischen Eisenbahntarife bisher bevorzugt war. Annahme fand auch der Ausschußantrag, der für das nächste Etatjahr neue Staatsmittel zum Ausbau des Stettiner Hafens fordert und verlangt, daß Stettin nicht schlechter gestellt wird als Hamburg.

Die Fortführung des Neckarbauprogramms im Jahre 1925. Das Jahr 1925 ist durch die im ursprünglichen Bauprogramm für das Frühjahr 1926 vorgesehene Fertigstellung der beiden Staustufen Wieblingen unterhalb Heidelberg und Neckarsulm unterhalb Heilbronn sowohl für die Schiffahrt, als für die Wassernutzung charakterisiert. Die Hauptkraftwerke der beiden Staustufen bei Schwabenheim und Kochendorf, die mit je 3 Turbinen, Zwischengetrieben und Generatoren ausgestattet sind und eine Leistungsfähigkeit von 9510 PS bezw. 8400 PS besitzen, befinden sich seit Herbst 1925 im Betrieb, aus dem unserer Gesellschaft die ersten Einnahmen zufließen, während das kleine Kraftwerk am Wehr bei Wieblingen mit einer Leistung von 700 PS seit Sommer 1925 an die Portland-Cementwerke Heidelberg an Stelle ihrer durch die Kanalisierung eingestauten Wasserkraftanlage elektrische Energie liefert. Der im Hauptkraftwerk Schwabenheim erzeugte Strom geht vertragsgemäß an die Badische Landeselektrizitätsversorgung A.-G. (Badenwerk); das Kraftwerk Kochendorf ist an die Großkraftwerk Württemberg A.-G. Heilbronn verpachtet und gibt die erzeugte Energie an deren Dampfkraftwerk bei Heilbronn und an das Elektrizitätswerk Heilbronn ab. Die gesamte Erzeugung unserer drei Kraftwerke beträgt im Jahr durchschnittlich etwa 62 Millionen kWh. / An der Staustufe Ladenburg wurde zunächst die 1,6 km lange Kanalstrecke zwischen der Ziegelei bei Ilvesheim und dem Hauptkraftwerk bei der Feudenheimer Fähre vollendet, wofür die Arbeiten schon im Jahre 1921 begonnen, im Winter 1922 wegen der Schwierigkeit der Geldbeschaffung zunächst eingestellt, sodann im Sommer 1923 zur Linderung der durch die Besetzung des Ruhrgebiets gesteigerten Arbeitslosigkeit in Mannheim und Umgebung als Notstandsarbeit wieder aufgenommen worden waren. Gleichzeitig wurde die 47,7 m weite Straßenbrücke aus Beton mit den beiderseitigen neuen Straßenrampen im Zuge des Kreiswegs Ilvesheim—Feudenheim hergestellt. / Mit den Bauarbeiten für das neue Wehr und dem 2,5 km langen Teil des Oberkanals vom Wehr bis zu dem oben genannten Kanalstück einschließlich des Hochwasserabschlusses im Oberkanal wurde im Juni 1925 begonnen; die Arbeiten für die Doppelschleuse samt dem 1,8 km langen Oberkanal vom Hauptkraftwerk bis zur Schleuse und dem 1,4 km langen Unterkanal bis zur Mündung in den Neckar beim Mannheimer Krankenhaus wurden im September, die Erstellung des Hauptkraftwerks samt Zu- und Ablaufkanal im November in Angriff genommen. Die Arbeiten am Wehr und Oberkanal haben trotz 10wöchiger Ruhe infolge Aussperrung der Arbeiterschaft im Juli und August und trotz mehrerer Hochwasser und Eisgänge am Jahresende ihren programmäßigen Stand erreicht. Das Wehr wird aus zwei Walzen von je 45 m Länge und 4,5 m Verschlußhöhe sowie einem Segmentverschluß von 36 m Länge und 5,5 m Höhe mit 1,5 m hoher Aufsatzklappe zwischen den beiden Walzen bestehen. / Der Unterkanal der Staustufe Ladenburg muß unter der zweigleisigen Riedbahn Mannheim—Frankfurt durchgeführt werden. Zu diesem Zweck war zunächst eine zweigleisige Eisenbahnbrücke von 64 m Stützweite unter Aufrechterhaltung des sehr regen Bahnbetriebs in den Damm der Riedbahn einzubauen. Die beiden Widerlager dieser Brücke sind im Herbst 1925 fertiggestellt worden. Im Februar des neuen Geschäftsjahrs 1926 wurden inzwischen die beiden eisernen Ueberbauten auf die neuen Widerlager eingefahren, worauf die neue Brücke dem Verkehr übergeben werden konnte. / Falls die Bauarbeiten an der Staustufe Ladenburg ungestört fortschreiten, kann die Schiffahrt voraussichtlich im Frühjahr 1927 durch das neue Kanalstück geleitet werden; mit der Inbetriebnahme des Haupt- und des Wehrkraftwerks dieser Staustufe, für die im Berichtsjahr die Dispositionspläne aufgestellt und die Turbinen vergeben worden sind, ist, nachdem inzwischen auch die Generatoren in Auftrag gegeben werden konnten, im Sommer 1927 zu rechnen. / Die Bearbeitung der Ausführungspläne für die Staustufen Heidelberg, Neckargemünd, Neckarsteinach, und Hirschhorn steht vor ihrem Abschluß. / Für die Ausgestaltung der wegen des Landschafts- und Stadtbilds besonders wichtigen Wehranlage der Staustufe Heidelberg haben wir im August 1925 acht auf dem Gebiet des Eisen-Wasserbaus besonders erfahrene Firmen zu einem Wettbewerb eingeladen und ihnen dabei die Wahl ihrer Mitarbeiter auf tiefbaulichem und baukünstlerischem Gebiet überlassen. Die Entscheidung darüber, ob wir einen der eingereichten Entwürfe zur Ausführung bestimmen wollen und gegebenenfalls welchen, haben wir uns ohne Bindung an die Entscheidung des Preisgerichts vorbehalten. Das zur Beurteilung der eingelaufenen 16 Entwürfe berufene Preisgericht ist im Dezember 1925 unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Dr. Walz in Heidelberg zusammengetreten und hat je einen gleichen Preis der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg für den Entwurf eines Sektorwehrs mit zwei Oeffnungen von je 62,75 m Lichtweite und 4,10 m Höhe, sowie der Firma Friedrich Krupp, Grusonwerk, Magdeburg für den Entwurf eines Sektorwehrs mit 4 Oeffnungen von je 28 m Lichtweite und 4,10 m Höhe zuerkannt. Da auch die preisgekrönten Entwürfe nicht durchweg allen Anforderungen gerecht werden, die gerade an die Heidelberger Anlage zu stellen sind, hat die Neckarbaudirektion weitere Vorschläge ausgearbeitet, die den zuständigen Stellen demnächst vorgelegt werden sollen. Das Bauprogramm, das die Regierungen des Reichs und der Neckaruferstaaten mit unserer Gesellschaft im Juni 1925 vereinbart haben, sieht vor, daß gleichzeitig immer zwei Staustufen sich im Bau befinden und die Staustufen Ladenburg und Heidelberg in den Jahren 1925 bis 1927, Neckargemünd und Neckarsteinach 1928—1930, Hirschhorn und Rockenau 1930—1932, Neckargerach und Hochhausen 1932—1934 und endlich Gundelsheim, sowie der erste Teil der Staustufe Heilbronn in den Jahren 1933 bis 1935 erstellt werden. Die Baumittel stellen das Reich und die Länder Württemberg, Baden und Hessen, teils in Form der in der Generalversammlung vom 16. Juni 1925 beschlossenen Erhöhung des Grundkapitals um 4 160 000 Reichsmark, teils in Form von Darlehen zur Verfügung, die insofern als Eigenkapital der Gesellschaft gewertet werden können, als sie für Verzinsung und Rückzahlung hinter alle übrigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft und hinter eine 5prozentige Verzinsung ihres seitherigen Grundkapitals zurücktreten. (Aus dem Bericht der Neckar A.-G. über das Geschäftsjahr 1925.)

Personenschiffahrt auf der oberen Donau. Seit Ostern dieses Jahres ist neues Leben auf der oberen Donau zwischen Ingolstadt, Neuburg und Donauwörth eingezogen. Auf dieser Strecke waren bisher nur talwärts laufende Fahrzeuge bekannt und man hatte geglaubt, die starke Strömung,

wie sie besonders bei Neuburg infolge eines Gefälles bis zu 1,3 oder selbst 1,4 m auf dem Kilometer entsteht, wäre praktisch nicht zu überwinden, außer vielleicht mit ganz kleinen Rennbooten. / Nun aber macht ein Motorboot, welches Herr Ludwig Ringmaier, Bootsbauer in Neuburg (früher in Seeshaupt am Starnberger See) konstruiert und erbaut hat, täglich erfolgreiche Fahrten. Das Boot ist 11 m lang, 1,90 m breit und faßt dementsprechend etwa 30 Personen. Es macht mit einem Aufwand von nur etwa 18 bis 20 PS über die größte Strömung bereits 6—7 km und sonst 10—15 km stromauf in der Stunde. Damit ist grundsätzlich das Problem der Bergfahrt für die genannte Strecke gelöst und es ist kein Zweifel, daß der Technik noch weitere Verbesserungen gelingen werden. / Ringmaier arbeitet im Augenblick am Modell für ein 18 m-Boot und wird mit dem Bau desselben alsbald beginnen, sodaß voraussichtlich auch dieses im Spätsommer noch vom Stapel laufen kann. / Das Motorboot „Neuburg R I" löst mit seinen Fahrten auf der ganzen Strecke lebhafte Begeisterung aus und wird meist zu Ausflügen, teilweise aber auch schon als Verkehrsmittel gerne benutzt. Sobald mehrere Boote vorhanden sind, wird der Verkehrsbereich von Kelheim bis hinauf nach Günzburg, d. h. soweit eben die Wasserstände der Donau es zulassen, ausgedehnt werden. Es muß jetzt ferner gelingen, für die gleiche Strecke auch Warenboote bis zu 200 oder 250 Tonnen Tragfähigkeit zu konstruieren und in Betrieb zu nehmen. Und es wird dann weiter das Bestreben Südbayerns sein, die Donau von Günzburg abgehend mit dem Neckar und Rhein in Verbindung zu bringen, ebenso wie auch das kleine noch fehlende Kanalstück zum Anschluß Augsburgs jetzt endlich gebaut werden sollte. Es ist Lebensbedingung der südbayerischen Industrie, nicht auf den vollen Ausbau der Großschiffahrtsstraßen zwischen Rhein und Donau zu warten, sondern die jetzt erwiesene Möglichkeit der Kleinschiffahrt soweit irgend es geht auszunützen.

Architekt Götz, Neuburg a. D.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Verbindung Antwerpens mit dem Rhein. Der Antwerpener Bürgermeister Van Cauwelaert hat bei der Beratung des zwischen Belgien und Holland geplanten Vertrages zwecks Revision des Vertrages von 1839 in einem Ausschuß der belgischen Kammer seinem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, daß der neue Vertrag nicht früher abgeschlossen sei. Als Grund für seine Ansicht hat er vor allem angegeben, daß Holland mit dem neuen Vertrag zu dem Bau des Kanals Antwerpen—Moerdijk nunmehr seine Zustimmung gebe. Antwerpen erhielte durch den Kanal eine wichtige Verbindung nach dem Rhein. / Demgegenüber hat Herr Hennebicg, der bei der Jahresversammlung der „Lique Maritime Belge" den Vorsitz führte, der Belgischen Regierung in seiner Eröffnungsrede schwere Vorwürfe gemacht, den durch den Friedensvertrag vorgesehenen Kanal Antwerpen—Rhein aufgegeben zu haben.

Das Konzessions-Gesetz für den Rhein-Seitenkanal vor der Kammerkommission. Nach einer Meldung der „Täglichen Rundschau", Berlin, hat die „Kommission der Gruben und Wasserkräfte" der Kammer den Bericht des Herrn Charlot genehmigt, der sich auf den Gesetzentwurf bezieht, durch den der „Société des Forces motrices du Haut-Rhin" der Ausbau der bekannten sog. Stufe von Kembs übertragen wird. / Die technischen Vorarbeiten für die Wasserkraftanlage von Kembs sind von der Konzessionsgesellschaft gemacht und vom Arbeitsministerium sowie von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigt worden. Der Seitenkanal beginnt fünf Kilometer unterhalb der Schweizer Grenze. Der große Staudamm wird 500 m unterhalb angelegt. Der Zuführungskanal ist 5,6 km lang, mit 80 m oberer Breite und 10 m mittlerer Tiefe, Strömungsgeschwindigkeit 0,7 m. Die Turbinenanlage wird für 120 000 PS ausgerüstet. In den fünf Monaten des niedrigen Wasserstandes wird mit der Hälfte dieser Leistung gerechnet. Die beiden vorgesehenen Schleusen messen 185 : 25 m. Der Ablaufkanal wird 1,15 km Länge haben; er soll nach dem Bau der zweiten Kraftanlage in Wegfall kommen. / In dem Bericht heißt es, die Konzessionsfirma biete alle notwendigen technischen und finanziellen Garantien. Die Gesellschaft habe 1925 eine Produktion von 160 Millionen Kilowattstunden gehabt; sie verfüge über enge Beziehungen zu anderen Elektrizitätsunternehmungen und Kohlengruben. Auf Grund des § 2 des Gesetzes wird de rgroße Staudamm auf Kosten des Staates gebaut. Es handelt sich dabei aber nur um Vorschüsse. Da der Staudamm alle vorgesehenen acht Kraftwerke versorgen soll, entfällt auf die erste Stufe von Kembs nur ein Achtel. Für diese Leistung des Staates sieht der § 3 eine Abgabe seitens der Konzessionärin vor von 0,0035 Francs pro Kilowattstunde von den 170 ersten Millionen Kilowattstunden und 0,0015 Francs von der darüber hinausgehenden Produktion. Diese Abgabe wird nach der Kalkulation einen Jahresbetrag von 750 000 Francs darstellen, was einen Zinsendienst nebst Amortisation von 9,2 v. H. darstelle, da das auf die erste Stufe entfallende Achtel der Ausgaben 65 Millionen ausmache. Es sei indessen möglich, daß die staatlichen Mittel nicht in Anspruch genommen werden brauchten. September 1925 habe der damalige Budgetminister Georges Bonnet in Straßburg erklärt: „Wir werden uns bemühen, den Vogesendurchstich und den Rhein-Seiten-Kanal in das Programm der Reparations-Sachlieferungen aufzunehmen". / Der Berichterstatter der Kommission sieht in einer derartigen Finanzierung nur Vorteile. Zum mindesten soweit der Bau des Staudammes in Frage kommt. Im übrigen scheint man damit zu rechnen, daß besonders die elsässischen Gemeinden, denen die Elektrizitätsproduktion zugute kommen wird, sich auch finanziell an dem Bau der Anlagen interessieren. In dem Gesetzentwurf sind übrigens Pflichtlieferungen von elektrischem Strom für das Departement Haut-Rhin reserviert. Die Städte Mülhausen, Kolmar und Straßburg sowie das Departement Oberrhein sind tatsächlich bereits an dem Kapital der Forces motrices (F. M. H. R.) in nicht unerheblichem Maße beteiligt und haben ihre Vertreter im Verwaltungsrat.

Staatliche Subventionierung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft. Der Landrat des Kantons Baselland hat beschlossen, dem Antrag der Regierung gemäß sich mit einem weiteren Betrag an der S. S. G. zu beteiligen. Auch die Kantone Aargau und Zürich werden sich demnächst über weitere finanzielle Beteiligungen aussprechen. Der Antrag des großen Stadtrates von Zürich auf eine Erhöhung der Beteiligung um 50 000 Fr. wird, wie die „Rheinquellen" berichten, folgendermaßen begründet: Das Genossenschaftskapital, das seit der Gründung im Jahre 1919 von 587 500 Fr. auf 4 195 000 Fr. erhöht worden ist, reichte nicht aus, um den kostspieligen Ausbau des Schiffsparkes (6 Dampfer und 14 Kähne repräsentieren einen Anschaffungswert von 5 600 000 Franken) und die Landanlagen in Basel und Straßburg aus eigenen Mitteln durchführen zu können. Die Landanlagen in Basel mit einem Getreidesilo für die Einlagerung von etwa 12 000 Tonnen Getreide ist auf 2 450 000 Fr. bewertet. Um nun das Verhältnis zwischen dem Genossenschaftskapital und den Bankschulden, die in Form von Hypotheken und Darlehen eingegangen worden sind, zu verbessern, soll das Genossenschaftskapital weiter beträchtlich erhöht werden. Filialen der Genossenschaft befinden sich in Rotterdam, Ruhrort, Mannheim, Kehl, Straßburg und Zürich und deren Geschäftsführer sind Schweizer. Seit ihrem Bestehen hat die Genossenschaft jährlich durchschnittlich 600 000 Tonnen Transporte durchgeführt, im Jahre 1924 795 000 Tonnen, hauptsächlich Getreide und Kohlen. Die gegenwärtigen Verhältnisse lassen es als ausgeschlossen erscheinen, daß in den nächsten Jahren eine Dividende auf das Genossenschaftskapital ausgerichtet werden kann. Trotzdem sollte dem Gesuche um Erhöhung der Beteiligung der Stadt Zürich entsprochen werden. Diese als eine der größten Kohlenverbraucherinnen der Schweiz habe ein sehr großes Interesse am Fortbestehen der Genossenschaft, bei deren Verschwinden unzweifelhaft eine Frachtsteigerung namentlich für die Baslerfahrt zu erwarten wäre. Wenn einmal die Rheinstrecke Straßburg—Basel reguliert und damit der Betrieb der Basler Landanlagen während dem größten Teile des Jahres möglich sein werde, dürfe mit Sicherheit auf günstige Betriebsergebnisse der Genossenschaft gerechnet werden. Auf diese Regulierung und die Schiffbarmachung des Rheins bis Basel werde die Schweiz praktisch aber nur dann einen Einfluß auszuüben vermögen ,wenn sie selbständig in größerem Maßstab Rheinschiffahrt treibe.

Das Wiener Freihafenprojekt. Die Frage der Anlage eines Wiener Freihafens ist in den letzten Monaten aus dem Stadium der akademischen Diskussion in das der Verhandlungen zwischen den interessierten Stellen eingetreten. Die Führung in dieser Frage hat der Niederösterreichische Gewerbeverein übernommen, der zu diesem Zwecke ein Syndikat gebildet hat, das bereits vom Finanzministerium die Erteilung der Konzession im Prinzip zugesagt erhalten hat,

Das Syndikat hat mit der Gemeinde, der Regierung, der Verwaltung der Bundesbahnen und den Großbanken verhandelt. Die Gemeinde Wien, die zuständigen Ressortminister und die Bundesbahnen stehen dem Projekt nach Angabe der Interessenten grundsätzlich günstig gegenüber. Es ist die Anlage eines Kanals durch das Überschwemmungsgebiet am linken Donauufer vorgesehen, der eine Breite von 80 m erhalten und rund 10 km oberhalb Wiens von der Donau abzweigen und rund 12 km unterhalb Wiens wieder in diese einmünden soll. Der leitende Gedanke dabei ist natürlich, Wien zum Mittelpunkt des Transithandels zwischen Ost- und Westeuropa und zwischen dem Norden und Westen und dem Balkan zu machen. Die Befürchtung, in dieser Hinsicht von Preßburg und Budapest überflügelt zu werden, läßt dem Syndikat eine baldige Verwirklichung der Pläne als dringend geboten erscheinen. Aber auch die großzügigste Entwicklung des Warenverkehrs über Wien würde allein ein Projekt von einem derartigen Umfang zweifellos nicht rechtfertigen können. Diese ergänzende Rechtfertigung wird in folgenden Faktoren gefunden:

1. Schutz Wiens und des Marchfeldes vor Ueberschwemmungsgefahr,
2. Gewinnung großer Energiemengen zur Anlage von Wasserkraftwerken,
3. Verbesserung der hygienischen Lage Wiens durch Beseitigung des fiebergefährlichen Ueberschwemmungsgebiets,
4. Beschäftigung einer sehr großen Anzahl von Arbeitern während der Bauperiode und von einer beträchtlichen Zahl von Arbeitskräften für den dauernden Betrieb des Hafens,
5. Förderung der gesamten österreichischen Wirtschaft durch die Bautätigkeit,
6. Schaffung von Industriegelände in dem jetzt brach liegenden Ueberschwemmungsgebiete.

Die Kosten des Planes werden auf rund 100 Millionen Goldkronen veranschlagt. Die Bauzeit würde etwa 6 Jahre dauern.

Tschechoslowakische Binnenschiffahrtspolitik. Die „Ceske Slovo" erörtert in einem Aufsatze „Von großen Wasserstraßen" die Notwendigkeit der Kanalbauten in der Tschechoslowakischen Republik: „Nach dem Kriege haben sich die Verhältnisse geändert. Die Republik besitzt kein Fenster in die Welt, die das Meer ist. In dumpfen Mauern wird unsere Industrie und unser Handel erstickt, der nicht auf die großen Weltmärkte zu gelangen vermag, von denen wir nur Wien und Hamburg kennen. Die Republik hat die Möglichkeit zu drei Meeren vorzudringen in ihren Händen: an das Schwarze Meer, an die Nordsee und an die Baltische See; sie benötigt bloß zwei Kanäle, um diese Verbindungen zu verwirklichen und so eine Kontrolle der ganzen Wasserstraßenwege Zentral- und Osteuropas zu erlangen. Es wäre gut, die unbegreifliche Gleichgültigkeit zu überwinden, ehe es zu spät geworden sein wird und unsere Nachbarn uns überflügeln und ihre Waren auf Wege bringen, die unserer Republik ausweichen. Dann wären wir in Wirklichkeit eine Insel, mit einer hohen chinesischen Mauer umgeben, in deren Umschließung uns Verfall und Verderben statt Fortschritt und Aufschwung erwarten würde."

Monatsbericht aus den Donauländern. Das Hochwasser der Donau, dessen Höhepunkt einstweilen überschritten ist, hat eine Reihe unangenehmer Folgen für die Schiffahrt auf dem Strome gezeitigt. Einige Linien für den Personen- und Eilgutverkehr mußten vorübergehend unterbrochen werden, andere waren nur durch sehr zeitraubendes Ueberschiffen und Umladen notdürftig aufrecht zu erhalten, da der hohe Pegelstand den Schiffen größerer Typen auch nach Umlage der Deckaufbauten das Unterfahren einiger Brücken unmöglich macht. Ein weiterer für Eilgut- und Frachtverkehr störender Umstand waren die starken Nebel, die sich infolge der großen Luftfeuchtigkeit in einem Ausmaß über dem Strome bildeten, wie er hier sonst nur im Spätherbst beobachtet wird. Auch Havarien, wie der Bruch der Kette des Steuerruders auf einem Personendampfer im oberösterreichischen Stromgebiete, sind durch das Hochwasser verursacht worden. In Jugoslavien wurden Regulierungsarbeiten vernichtet, wobei Ueberschwemmungen und außerordentlich weitreichende landwirtschaftliche Schäden eintraten; der bulgarische Donauhafen Vidin wurde gleichzeitig durch einen Wirbelsturm schwer heimgesucht. Eine bereits lange als fehlend empfundene Maßnahme tarifarischer Art wurde in Oesterreich mit Gültigkeit vom 1. Juli durchgeführt, allerdings einstweilen nur provisorisch. Die bevorzugten Ausfuhrtarife, die bisher nur nach Bahngrenzstationen galten, wurden auch auf die österreichischen Donauumschlagplätze ausgedehnt, und zwar sinngemäß für alle Sendungen nach im Ausland gelegenen Schiffsstationen. / Auf der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel ist die österreichische Sonderschau von 42 Ausstellern beschickt. Die Wiener Schiffbautechnische Versuchsanstalt, deren Name noch aus der Vorkriegszeit guten Klang hat, zeigt neben anderen Darstellungen die Ergebnisse von Versuchen mit neuartigen Schiffspropellern. Die Erste Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft (D. D. S. G.) zeigt Modelle ihrer entlang der ganzen Donaustrecke verteilten vorbildlichen Verladeanlage, Modelle ihrer Personen-, Warendampfer und Warenboote. Die Maschinen- und Waggonfabriks-Aktiengesellschaft in Simmering (Wien) und die Schiffswerft Linz A.-G. zeigen in Bild und Modell ihre Erzeugnisse, das Hafenbaukomitee Krems die Pläne des von ihm projektierten Donauhafens, der als Schutz-, Industrie- und Handelshafen die bisher hafenlose Donaustrecke zwischen Linz und Wien unterteilen soll und dessen Ausführung daher im Zusammenhang mit der werdenden Rhein—Main—Donau-Wasserstraße von hoher Bedeutung ist. / Zwei italienische Ingenieure haben das Projekt eines Kanals von Triest zur Donau nach Wien ausgearbeitet und dem Triester Gemeinderat vorgelegt. / Die Sommertagung der Internationalen Donaukommission (Cid) findet vom 15. Juni bis 16. Juli in Preßburg statt. Als erster Punkt steht die endgültige Festsetzung des ominösen Donaustatuts auf der Tagesordnung. Die Schiffahrtsgesellschaften hatten sich bekanntlich geweigert, das im Vorjahr ausgearbeitete Statut anzunehmen, welches am 1. Februar bereits hätte in Kraft treten sollen. Denn es hat recht erhebliche Mängel aufgewiesen. Da aber auch diesmal Praktiker der Binnenschiffahrt nicht das letzte Wort haben werden, darf die Angelegenheit noch nicht allzu hoffnungsfreudig beurteilt werden. Auf dem Programm der Tagung der Cid stehen ferner die schwebenden Fragen betreffs des Eisernen Tors und verschiedene Uferschutz- und Hafenarbeiten. Schließlich wird sich die Cid über ihren künftigen Sitz schlüssig werden müssen, dessen Neuwahl von 5 zu 5 Jahren erfolgt. Es herrscht im Schoße der Kommission rege Stimmung für Wien, wo ja alle Vorbedingungen für ein gutes Unterkommen einer größeren Behörde gegeben wird. Die etwas exzentrische Lage Wiens im Hinblick auf die mittlere und untere Donau, wie auch andere Gesichtspunkte dürften aber die Argumente jener Kommissionsmitglieder verstärken, welche für die Beibehaltung von Preßburg als Sitz der Cid eintreten. / Die Oderschiffahrt der Tschechoslowakei nimmt nicht die erwünschte Entwicklung, wofür in der Generalversammlung der Tschechoslowakischen Oder-Schiffahrts A.-G. vor allem die hohen Eisenbahnfrachttarife auf den Strecken zu den Umschlagplätzen an der Oder verantwortlich gemacht worden sind. Es ergab sich ein Defizit von mehr als einer halben Million Tschechenkronen; die hohen Ausgaben sind bedingt durch den ungewöhnlichen Aufwand für Schiffsreparaturen, durch Steuerbelastung, Lohnerhöhungen und die vorzeitige Unterbrechung der Schiffahrt in den ersten Dezembertagen des abgelaufenen Jahres. / Das Projekt des tschechischen Donau—Oderkanals ist aus finanziellen Gründen bis auf weiteres zurückgestellt worden. Dr. F. W.

Der polnische Holzexport über Memel. Bekanntlich sind die Verhandlungen, welche in Kopenhagen und Lugano zwischen Polen und Litauen über das Flößen von polnischem Holz auf dem Njemen stattgefunden haben, erfolglos verlaufen. Die litauische Regierung hat nunmehr, um die eingegangene Memeler Konvention abzuschließen, eine Verordnung über das Flößen aufgestellt. In dieser Verordnung wird das polnische Gesuch um Zugang zu den litauischen Wasserstraßen, um die Errichtung eines polnischen Konsulats in Memel, sowie um den freien Durchgangsverkehr für polnische Flößer abgelehnt. Polnische Floßmannschaften müssen jetzt an der Grenze durch litauische ersetzt werden und nur ein polnischer Vertreter darf mit Erlaubnis der litauischen Regierung den Transport bis Memel begleiten. Diese Verordnung ist zwar regierungsseitig noch nicht bestätigt, aber sie wird allem Anschein nach angenommen werden, was gleichbedeutend mit einer Sperrung der litauischen Gewässer für polnisches Holz ist. Dr. H. B.

Türkische Navigationsakte. Nach einer Meldung des „Economist" ist am 1. Juli 1926 die türkische Navigationsakte in Kraft getreten. Sie enthält folgende Hauptbestimmungen: 1. Die Küstenschiffe zwischen türkischen Häfen, der Lotsen- und Schlepperdienst ist für türkische Fahrzeuge reserviert. 2. Fremde Schiffe dürfen nur in ausländischen Häfen genommene Ladungen in türkischen Häfen löschen und ebenfalls in türkischen Häfen nur für auswärtige Plätze laden. 3. Das Recht, in türkischen Gewässern, auf türkischen Seen und Flüssen Schiffahrt zu treiben, darf nur an Türken bewilligt werden. / Den Uebertreter dieses Gesetzes treffen schwere Strafen.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Für Verschulden der Hamburger Hafenlotsen bei Kollisionen haftet nicht der Hamburger Staat, sondern der Lotse aus Privat-Werkvertrag mit dem Schiffer. In der Nacht vom 31. 1. 1921 hat der den Vereinigten Staaten gehörige, von dem Hafenlotsen K. geleitete Dampfer „Cocato" bei der Einfahrt in den Hamburger Hafen mit einem dort liegenden, mit Salpeter beladenen Kahn kollidiert. Die Vereinigten Staaten haben an die Versicherer des Kahnes und die Eigner der Ladung, Schadenersatz zahlen müssen. In dem gegenwärtigen Rechtsstreit verlangen sie von dem Hamburgischen Staat und dem Lotsen K. Erstattung alles ihnen aus dem Zusammenstoß entstandenen Schadens in Höhe von 85 000 RM. Das Hanseatische Oberlandesgericht wies entgegen dem Urteil des Hamburgischen Landgerichts die Klage gegen den Hamburgischen Staat ab, gab ihr aber gegen den Lotsen K. statt, mit folgenden Entscheidungsgründen: Der Streit der Parteien dreht sich um die Frage, ob der Hamburgische Staat nach dem Hamburgischen Gesetz vom 28. Januar 1920, oder nach allgemeinem bürgerlichen Rechte statt, bezw. neben dem Hafenlotsen, welcher Beamter des Staates ist, für Verschulden des Lotsen beim Einbringen von Schiffen haftet. § 27 des Hamburgischen Gesetzes bestimmt, daß, wenn ein Beamter des Staates in Ausübung der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt vorsätzlich oder fahrlässig eine ihm gegenüber einem Dritten obliegende Amtspflicht verletzt, die im § 832 BGB. bestimmte Verantwortlichkeit des Beamten den Staat trifft. Zu prüfen bleibt hiernach, ob der Lotse bei der Lotsung der „Cocato" und bei der Kollission „in Ausübung" der ihm anvertrauten öffentlichen Gewalt gehandelt und dabei die ihm gegenüber der „Cocato" oder dem angerannten Kahn obliegende Amtspflicht verletzt hat. Nach dem Hafengesetz ist der Hafenlotse weder Zwangs- noch Pflicht- noch Führungslotse, sondern lediglich ein nach freier Entschließung des Schiffsführers im Privatvertrag angenommener und jederzeit nach Belieben des Schiffers seiner Tätigkeit wieder entsetzbarer Beratungslotse. Daß nicht der Lotse persönlich die Gebühr für geleistete Arbeit vom Schiffsführer erhält, sondern daß diese zunächst dem Staate zufließt, ist nur eine rechnungstechnische Maßnahme. Die rein nautische Beratung des Schiffsführers durch den Lotsen, die auch von jedem anderen ortskundigen Nautiker geleistet werden kann, enthält nicht ohne weiteres eine Ausübung der dem Hafenlotsen gleichzeitig anvertrauten öffentlichen Gewalt. Aus dem Hamburgischen Gesetz vom 28. 1. 1920 ist somit eine Haftung des Staates für rein nautische Fehler des Hafenlotsen nicht zu begründen. Der Staat übernimmt auch nicht unter allen Umständen die Verpflichtung, einen Hafenlotsen zu stellen und dessen nautisch einwandfreie Erfüllung des mit dem Schiffer zu schließenden Vertrages zu gewährleisten. Entfällt aber die Haftung des Staates, so ergibt sich daraus von selbst die Haftung des Lotsen aus Privatvertrag mit dem Schiffer nach den einschlägigen Bestimmungen des bürgerlichen Rechts. / Gegen diese Entscheidung hatten sowohl die Vereinigten Staaten als der Lotse K. Revision beim Reichsgericht eingelegt; beide Rechtsmittel sind jedoch jetzt vom höchsten Gerichtshof als unbegründet zurückgewiesen worden. (A. Z. III 387/25 — Urteil vom 2. 7. 26.)

Entfernung leerer Fahrzeuge im Hamburger Hafen. Nach §§ 12 und 22 des Hamburgischen Hafengesetzes müssen Schuten und Kähne nach beendeter Entlöschung oder Beladung die Kais und Seeschiffe sofort verlassen und für rechtzeitige Beschaffung der nötigen Schleppkraft Sorge tragen. Anläßlich eines Rechtsstreites zwischen den Versicherern einer im Seeschiffhafen gesunkenen Schute und einer Getreidefirma, die diese Schute mit Mann zu Transportzwecken gemietet hatte, handelte es sich darum, ob zu diesem Abschleppen der Mieter verpflichtet gewesen sei oder der Eigentümer, der die Schute selbst bediente. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat in seinem Urteil Bf. I, 512/25, zu Lasten des Mieters entschieden. / Den in der Hanseatischen Gerichtszeitung Nr. 48 ausführlich abgedruckten Gründen entnehmen wir folgende Einzelheiten: Das Mieten einer Kastenschute mit Mann ist nicht eine Zeitcharter, sondern Sachmiete in Verbindung mit einem Dienstverschaffungsvertrage. Der Schiffer und Eigentümer hatte für die Transporte nicht selbständige Bestimmung zu treffen, sondern den Anweisungen der Mieterin Folge zu leisten. Daraus ergibt sich aber, daß der Schiffer, der nur seine Schute und seine Arbeitskraft vermietete, nicht auch noch für die erforderliche Schlepperhilfe zu sorgen hatte. Ebenso wie die beklagte Firma die Schute zur Uebernahme von Ladung ans Seeschiff hatte schleppen lassen, so wäre es auch ihre Sache gewesen, die Schute nach beendeter Beladung in Befolgung der Vorschriften des Hafengesetzes wieder zu entfernen. / Mit ihren Einwendungen, der Schiffer habe ihr von der Beendigung der Beladung und von der Notwendigkeit des Abschleppens Mitteilung machen müssen, ist die Beklagte nicht durchgedrungen. Weder war der Schiffer zu einer solchen Mitteilung beauftragt, noch konnte er überhaupt wissen, welche Ladungsmenge übergenommen werden sollte, da er nicht in den Besitz der erforderlichen Papiere gesetzt wurde. Es lag vielmehr dem Kontrollwäger der Beklagten ob, nach beendeter Beladung das übergenommene Gewicht am Kontor der Beklagten zu melden. Dadurch war aber die Beklagte dem Schiffer gegenüber nach dem mit ihm geschlossenen Vertrage, der die Stellung der notwendigen Schlepperhilfe durch Beklagte in sich schloß, verpflichtet, für die sofortige Entfernung der Schute aus dem Seeschiffhafen zu sorgen. Dies war eine dem Mieter obliegende Obhutspflicht, zumal nicht der Schuteneigner, wohl aber der Mieter über die erforderliche Schleppkraft verfügte. „Da die Vorschriften des Hafengesetzes zwingend sind, hatte die Beklagte auch keinen Anlaß, vom Schiffer noch eine besondere Äußerung darüber zu erwarten, ob nach seiner Meinung die Entfernung der Schute aus dem Seeschiffhafen erforderlich sei." / Dadurch, daß Beklagte nach beendeter Beladung die Schute nicht abschleppen ließ, versetzte sie schuldhaft ihre durch den Mietsvertrag begründete Obhutspflicht. Dies Verschulden war aber ursächlich für das Sinken der Schute, die während der Nacht von dem Schepper eines ausfahrenden Dampfers leckgedrückt wurde. Daraus folgt die Verantwortlichkeit der Beklagten für den entstandenen Schaden.

Reichseisenbahn und Binger Rheinschiffer. Am 21. Juni 1926 fand vor dem Rheinschiffahrt-Gericht zu Rüdesheim a. Rh. der seit Jahren währende Prozeß zwischen der Reichseisenbahn-Gesellschaft und den Binger Rheinschiffern seinen Abschluß. Die Reichsbahn-Gesellschaft stand auf dem Standpunkt, daß das alleinige Ueberfahrtsrecht nach Rüdersheim ein übernommenes Vorrecht der Reichseisenbahn-Gesellschaft sei. Die umfangreichen Zeugenaussagen dagegen ergaben, daß diese Ansicht nicht zutrifft, sondern daß seit Menschengedenken die Schiffer von Bingen ihren Beruf, Personen überzusetzen, ausführen. Die Angeklagten, der Motorbootführer Willi Trapp und der Nachenführer Karl Kühn hatten gegen einen Strafbefehl Einspruch erhoben und richterliche Entscheidung verlangt. Die Verhandlung, zu der man in der Hauptsache Männer aus alten Schiffahrtsfamilien geladen hatte, ergab, daß die Zeugen sich zu erinnern wußten, daß schon seit Urgroßvaters Zeiten die Ueberfahrt ein freies Recht der Schiffahrt gewesen. Auch die Rüdesheimer Schiffer haben vor Jahren einen ähnlichen Kampf geführt, bis das Oberlandesgericht in Frankfurt im Jahre 1897 entschied, daß die Reichseisenbahn das Ueberfahrtsrecht nicht für sich allein in Anspruch nehmen könnte. Schon damals waren Belege, Dokumente und Unterlagen beigebracht worden, die den Urteilsbeschluß begründeten. Der Bürgermeister der Stadt Bingen bewies gleichfalls aus den mitgeführten Unterlagen und Dokumenten, daß das Recht der freien Ueberfahrt schon seit Menschengedenken von den Binger Schiffersleuten ausgeführt wurde. Der Vertreter der Angeklagten führte u. a. aus, daß kein Staat das Recht habe, in einem Gebiet ein Verbot zu erlassen, das garnicht in sein Besitzreich gehöre. Man könne höchstens bis zur Hälfte des Rheines — also bis ins preußische Gewässer — denn die Mitte des Rheines ist Landesgrenze, Bestimmungen erlassen. Wenn schon nach den Gesetzesunterlagen dem Kahnführer das Recht zugebilligt wird, so muß auch unter allen Umständen dasselbe Recht dem Motorbootführer eingeräumt werden. Das Motorboot ist die moderne Folgerung des Verkehrsmittels, das den Nachen dargestellt hat. Dem Gebot der Technik müsse Rechnung getragen werden. Es würde z. B. keinem Menschen mehr einfallen, heute, statt mit der Eisenbahn zu fahren, zu Fuß zu gehen. Man könnte mit dem gleichen Recht auch in den Last- und Kraftwagen eine Konkurrenz der Eisenbahn erblicken und somit jedem Autoführer seinen Beruf verbieten. Der Staatsanwalt dagegen erklärt, daß der Staat die freie Vergünstigung der Rheinüberfahrt von den früheren sogen. Fergern übernommen habe und ihm somit allein das Recht zustehe, über dieses Vorrecht zu verfügen. Durch Belege und Unterlagen wurde

der Beweis erbracht, daß das Ueberfahrtsrecht ein überliefertes Recht der Binger Schiffer sei. Die Unterlagen gingen teilweise bis auf das 13. Jahrhundert zurück. Da keinerlei Gegenbeweis erbracht werden konnte, erfolgte der Freispruch für die Angeklagten unter Ueberbürdung der Kosten auf die Staatskasse.

Segelboot mit Hilfsmotor als Motorboot. Ein Ingenieur war angeschuldigt worden, im Juni 1925 abends sein Segelboot bei einer Fahrt auf einem märkischen See nicht vorschriftsmäßig beleuchtet zu haben. Das Boot, das an und für sich ein Segelboot ist, wurde durch einen Hilfsmotor fortbewegt, da abends Windstille herrschte. Das Amtsgericht sprach den Ingenieur frei, weil das Segelboot durch den Hilfsmotor nicht zu einem Motorboot geworden sei. Das Boot habe durch den Hilfsmotor nur eine geringe Geschwindigkeit erlangt, wie sie beim Rudern erreicht werden könne. Für das Boot des Angeklagten sei nicht die Beleuchtung für Dampfschiffe und Motorboote, sondern nur solche für Sport- und Segelboote in Betracht gekommen, die er auch geführt habe. Diese Entscheidung focht die Staatsanwaltschaft durch Revision beim Kammergericht an und behauptete, die Vorentscheidung sei rechtsirrig; insbesondere seien die Polizeiverordnungen vom 15. März 1915 und vom 7. Oktober 1924 durch Nichtanwendung verletzt. Der 1. Strafsenat des Kammergerichts hob auch die Vorentscheidung auf und verurteilte den Angeklagten auf Grund des § 366 (10) des Reichsstrafgesetzbuches in Verbindung mit den angeführten Polizeiverordnungen zu einer Geldstrafe und führte u. a. aus, nach dem Inhalt und Wortlaut der Polizeiverordnungen sei anzunehmen, daß Segelboote mit einem Hilfsmotor nicht als Segelboote, sondern als Boote anzusehen seien, die mittels elektrischer Kraft betrieben werden und dementsprechend zu beleuchten seien.

EISENBAHNFRAGEN

Der Verkehrsausschuß des Reichstags und die Tarifpolitik der Reichsbahn. Auf Grund einiger, aus der Mitte des Reichstags eingebrachter Anträge befaßte sich der Verkehrsausschuß des Reichstags zu Beginn dieses Monats u. a. mit der Tarifpolitik der Reichsbahn-Gesellschaft. Berichterstatter war Abgeordneter Groß. Das Ergebnis der Beratungen ist in folgendem Antrag des Verkehrsausschusses niedergelegt:

„Der Reichstag wolle beschließen, folgende Entschließung anzunehmen:

die Reichsregierung zu ersuchen, alsbald Verhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einzuleiten, mit dem Ziel

1. eine Nachprüfung der Tarifpolitik der Reichsbahn vorzunehmen und dabei dafür zu sorgen, daß Nachteile für die deutsche Produktion vermieden werden;
2. daß dem Reichstag eine Denkschrift des Rechnungshofs vorgelegt wird über die Erfordernisse einer ausreichenden Bilanzprüfung bei der Reichsbahn, insbesondere über die rechtlichen Grundlagen zu einer solchen;
3. dafür zu sorgen, daß anläßlich der Ernennung des Gesellschaftsdirektors und der Bestätigung durch den Reichspräsidenten, das Verhältnis der Reichsbahn zur Reichsregierung und Parlament grundsätzlich geklärt wird."

Verwaltungsratssitzung der Reichsbahn-Gesellschaft. Der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hielt vom 6.—8. Juli eine Tagung in Hamburg ab. Durch die Ernennung des Reichskanzlers a. D. Dr. Luther zum Mitglied des Verwaltungsrates wurde der durch den Tod des Geheimrats Arnhold freigewordene 18. Sitz wieder besetzt. Dr. Luther wurde in den Arbeitsausschuß des Verwaltungsrats gewählt. Der Präsident des Verwaltungsrates wurde beauftragt, weitere Besprechungen mit dem Reichskanzler in der Frage der Bestätigung des neugewählten Generaldirektors zu führen. / Die Betriebseinnahmen der Reichsbahn sind in den letzten Monaten etwas günstiger, erreichen jedoch noch immer nicht die Zahlen des Voranschlags. Die Finanzierung der erforderlichen Ausgaben erscheint jedoch nach dem guten Erfolg der Vorzugsaktienausgabe zunächst gesichert. / Die Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen soll nächstens begonnen und durchgeführt werden. Die fürs erste erforderlichen Zahlungen werden aus vorhandenen Mitteln zur Verfügung gestellt. Die Durchführung der endgültigen Finanzierung wird einem besonderen Ausschuß übertragen. / Zur Fertigstellung von unvollendeten und stilliegenden Neubaustrecken will das Reich (wie an anderer Stelle gemeldet)) der Reichsbahngesellschaft ein Darlehen von rund 50 Millionen Mark zur Verfügung stellen. Der Oberbau soll im Jahre 1927 in demselben Umfange wie im Jahre 1926 erneuert werden. Nachstehend geben wir auszugsweise eine Rede wieder, die gelegentlich der Hamburger Tagung Herr Dr. Karl Friedrich von Siemens gehalten hat, in der sich der Vorsitzende des Verwaltungsrates über die Aufgaben der Reichsbahn äußert: „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft leidet, wie alle wirtschaftlichen Unternehmungen, unter der Ungunst der Zeiten und ist dadurch gezwungen, eine vorsichtige Finanzpolitik zu treiben. Trotz dieser Schwierigkeiten glaubt sie, so manche Erleichterung zur Hebung des Wirtschaftslebens gegeben zu haben. Aber nur selten dringt davon etwas in die Oeffentlichkeit, desto mehr aber die Rufe aller, deren berechtigte oder unberechtigte Wünsche nicht erfüllt werden konnten. / Die dem Verwaltungsrat durch das Gesetz vorgeschriebenen wirtschaftlichen Aufgaben gliedern sich in drei Hauptgruppen, erstens die Verzinsung und Abtragung der durch das Reichsbahnvermögen sichergestellten Schuld, zweitens der Verpflichtung, den Betrieb so zu führen, daß er die gesunde Entwicklung der deutschen Volkswirtschaft unterstützt, und drittens, die Einrichtungen dem Stande der Technik und des Verkehrs stets angepaßt zu halten. / Manche Stimmen sind laut geworden, daß diese Aufgaben nicht erfüllbar seien, da die Befriedigung der ersten die ferneren ausschließe. Ich kann diese Auffassung nicht teilen. Die Reichsbahnen sind, in welcher Form sie auch geführt werden, ob in der alten Form der direkten Staatsverwaltung oder in der Form einer Betriebsgesellschaft, ein wirtschaftliches Unternehmen, und von einem wirtschaftlichen Unternehmen muß verlangt werden, daß das in ihm arbeitende Kapital auch eine den jeweiligen Konjunkturverhältnissen angemessene Verzinsung abwirft. Jedes wirtschaftliche Unternehmen weiß auch, daß es die Verpflichtungen aus seinen Schulden an erster Stelle zu erfüllen hat. / Die Preußisch-Hessischen Bahnen haben vor dem Kriege dem Staat eine Einnahme von jährlich 500 bis 800 Millionen bei der alten Kaufkraft des Geldes gebracht, heute hat an Schuldenzinsen das gesamte deutsche Netz rund 600 Millionen aufzubringen. Kein Mensch wird wohl behaupten können, daß bei einem in den Bahnen angelegten Kapital von sicher nicht unter 20 Milliarden die für den Schuldendienst zu erarbeitende Rente als hoch angesprochen werden kann. Selbst wenn keine Schuldverpflichtung vorhanden wäre, wie sie durch das Eisenbahngesetz festgelegt ist, so könnte und dürfte der Staat nicht darauf verzichten, eine mindestens so hohe Summe aus den Eisenbahnen — wie früher — zur Deckung seiner finanziellen Lasten zu erhalten. / Die Schuldenzinsen sind nicht die einzige Belastung, die auf dem Verkehr ruht, er hat ferner die Transportsteuer zu tragen, die für die Gesellschaft nur einen Durchgangsposten bildet, und die durch die Demobilmachungspolitik entstandenen höheren Pensionsbeträge. / Es ist heute noch mehr als früher üblich geworden, wenn irgendwo finanzielle Schwierigkeiten entstehen, um Staatshilfe zu schreien. Veränderung der Wirtschaftsbedingungen, falsche eigene Politik der einzelnen haben die Lebenskraft manchen Gebildes zerstört. Es ist sicherlich nicht richtig und wird niemals zu einer Gesundung führen, wenn durch künstliche Mittel versucht wird, die Folgen wirtschaftlicher Gesetze aufzuhalten. Wenn aber ein akuter Notstand vorliegt, der nur in den augenblicklichen Zeitverhältnissen bedingt ist, und der Staat entscheidet sich, seinen Beistand zu gewähren, dann sollte es auf klare, sichtbare, auch dem Empfänger dauernd fühlbare Weise geschehen und nicht durch Hintertüren. Zu diesen Hintertüren gehört auch der so oft ausgesprochene Wunsch, daß die wirtschaftlichen Unternehmungen des Staates dadurch Hilfe leisten, daß sie für ihren eigenen Betrieb absehen sollen von den Grundsätzen, nach denen allein ein Wirtschaftsbetrieb geführt werden darf, wenn er übersichtlich und gesund bleiben will. Die heut so beliebte Verquickung von Politik und Wirtschaft, der die wirtschaftlichen Betriebe des Staates besonders ausgesetzt sind, ist kein Weg, der zu gesunden Verhältnissen zurückführen kann. Das Gedeihen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist direkt abhängig von dem Gedeihen der deutschen Wirtschaft, nur mit der Höhe der Gesamtproduktion kann der Umsatz der Gesellschaft wachsen und damit eine bessere und rentablere Ausnutzung des angelegten Kapitales sich einstellen. Die Gesellschaft hat daher

das allereigenste Interesse, alles, was in ihrer Macht steht, zu tun, um der Hebung der Gesamtwirtschaft zu dienen — das ist auch hier im Gesetz festgelegte Aufgabe —, aber nicht einzelnen kranken Zweigen zu einem künstlich etwas verlängerten Leben zu verhelfen. / Wie fast in jedem industriellen Betriebe hat Krieg, Revolution und Inflation auch bei den Eisenbahnen harte Spuren zurückgelassen in der Aufrechterhaltung und Erneuerung der Anlagen. Niemand in der Industrie wird erwarten, daß er von heut auf morgen seine Einrichtungen dem neuesten Stand der Technik anpassen kann. Die vergangene Zeit läßt sich nicht mit einem Schlage auswischen, Jahrzehnte wird die Welt darunter zu leiden haben. Das Vertrauen in die Beständigkeit und das Sachverständnis der Leitung ist ein Grunderfordernis für wirtschaftlichen Erfolg.

Der Abschluß der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, das bedeutendste Betriebsunternehmen der Welt und — mit einem Aktienkapital von 13,5 Milliarden Mark — die größte deutsche Aktiengesellschaft hat für ihr erstes Geschäftsjahr (1. Oktober 1924—31. Dezember 1925) den Abschluß vorgelegt. Nach der Bilanz hat das Geschäftsjahr einen äußerst günstigen Verlauf genommen. Neben erheblichen Rücklagen und einer 7prozentigen Vorzugsdividende ist ein Reingewinn von 153 113 Millionen RM. erzielt worden, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Der Betriebsüberschuß beträgt 818,7 Millionen RM., von dem 399,3 Mill. für den Dienst der Reparationsschuldverschreibungen, 113,3 Mill. als Zuweisung zur gesetzlichen Ausgleichsrücklage und 150 Mill. als Rückstellung für Betriebsrecht-Abschreibung und Verlustgefahren verwendet werden. Gegenüber der privatwirtschaftlichen Finanzwirtschaft kannte die ehemalige Reichsbahnverwaltung keine Abschreibungen bezw. Rücklagen. / Der Jahresabschluß weist an Gesamteinnahmen 5688 Milliarden RM. aus und an Gesamtausgaben 4,9 Milliarden. Es verbleibt ein Ueberschuß von rund 819 Millionen RM. Die Gesellschaft hat im Geschäftsjahr neben ausreichender Unterhaltung der Bahnanlagen für Erneuerung und Anlage-Zuwachs 998 Millionen verausgabt. In der Bilanz figurieren unter Aktiven das Betriebsrecht an übernommenem Reichsbahn-Vermögen in Höhe von 24,5 Milliarden (wie in der Eröffnungsbilanz), Betriebsvorräte mit 485 Millionen (632 Millionen). Diese stellen den Wert des Bestandes an Betriebsstoffen, Oberbau und Baustoffen, Werkstoffen und Ersatzstücken dar. Die Forderungen stellen sich auf 118 (73) Millionen Mark. Bei den Verbindlichkeiten sind die Reparationsschuldverschreibungen wieder mit 11 Milliarden eingesetzt. Die Betriebsrücklage beträgt 736 Millionen. Schulden werden mit 38,3 Mill. Mk. angegeben. Im übrigen werden auf der Passivseite die 500 Millionen Vorzugsaktien, die dem Reich unentgeltlich abgegeben worden sind, und die am 1. Juli eine 7prozentige Vorzugsdividende erhalten, aufgeführt. Die Summe der Kasse und Bankguthaben entspricht ziemlich genau der Summe der Rücklage und des Vortrages, d. h. 150 Millionen Rückstellung für Betriebsrecht-Abschreibungen und Verlustgefahren plus 113,37 Millionen gesetzliche Rücklage plus 153,11 Millionen Vortrag. Die Bilanz zeigt danach eine begrüßenswerte Liquidität. / Die Reichsbahn vertritt im Geschäftsbericht die Auffassung, daß das günstige Ziffernwerk in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß sie trotz aller an sie gestellten Forderungen keine durchgehende Tarifermäßigung, speziell im Güterverkehr, vorgenommen hat. Trotzdem ist sie den Wünschen der Wirtschaft durch Erweiterung des Kreises der zu Ausnahmetarifen beförderten Güter entgegengekommen. Während zu Beginn des Geschäftsjahres 52 Frozent zu solchen Tarifen abgefertigt wurden, erhöhte sich dieser Prozentsatz bis Ende des Jahres auf 59 Prozent. Im übrigen steht die Reichsbahn auf dem Standpunkt, daß absolut gesehen, die augenblicklichen Tarife nicht als zu hoch bezeichnet werden können. Die durchschnittliche Einnahme der gegen Frachtberechnung beförderten Güter ist gegenüber der Vorkriegszeit für den Tonnen-Kilometer um rund 35 Prozent gestiegen, d. h. um einen unter dem allgemeinen Teuerungsfaktor liegenden Prozentsatz. Es ist jedoch bei dieser Feststellung zu berücksichtigen, daß sie nicht die Beförderungssteuer enthält. Durch das Hinzukommen dieser Steuer erhöht sich der Tarif naturgemäß wesentlich. Damit ist aber gleichzeitig die Schwierigkeit einer Senkung der Tarife aufgedeckt. Die Reichsbahn als kaufmännisches Unternehmen kann nicht ohne weiteres eine ihre finanzielle Lage gefährdende Tarifsenkung vornehmen, solange sie nicht die Gewißheit hat, daß durch Umsatzsteigerung der Ausfall gedeckt wird. Diese Gewähr hat sie aber im Augenblick nicht, umso weniger, als speziell in den ersten Monaten des neuen Jahres im Zusammenhang mit der Verschärfung der Wirtschaftskrise der Umfang der Gütertransporte erheblich abgenommen hat. An sich wäre dagegen eine Tarifsenkung auf dem Wege einer Ermäßigung der Beförderungssteuer möglich, jedoch stehen hier die Bindungen des Dawesplanes — die Beförderungssteuer ist bekanntlich verpfändet — entgegen. Die Tariffrage ist somit im Augenblick auf einen toten Punkt angelangt. / Der in den letzten Monaten eingetretenen Verschlechterung der Verhältnisse, insbesondere in finanzieller Hinsicht, suchte die Reichsbahn auf dem Wege über die Begebung weiterer Vorzugsaktien zu begegnen. Im März dieses Jahres hat das Reich für Notstandsaktionen weitere 100 Millionen RM. Vorzugsaktien übernommen. Der Erlös dieser Aktien diente zur Bestreitung von Kapitalsausgaben. Jetzt ist die Abstoßung weiterer 150 Millionen RM. Vorzugsaktien erfolgt. Mit diesen Maßnahmen hofft die Reichsbahn die augenblicklich kritische Zeit überwinden zu können. Ihr Hauptaugenmerk muß sie dabei auf die Erfüllung ihrer Reparationsverpflichtungen und den Zinsendienst der Vorzugsaktien richten. / Schließlich ist noch hervorzuheben, daß die Reichsbahn auf dem Wege der Rationalisierung Fortschritte gemacht hat. Soweit die Personalvermehrung durch Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse hervorgerufen war, kann der Abbau fast in allen Bezirken als abgeschlossen gelten, ausgenommen in den Werkstätten, in denen bei anhaltender wirtschaftlicher Depression eine weitere Einschränkung erfolgen muß. Daneben ist man bemüht, die Arbeitslöhne an die Löhne vergleichbarer Industriearbeiterlöhne anzupassen. Im übrigen ist eine rationellere Betriebsführung in den Werkstätten in Angriff genommen, und im Zusammenhang damit die Stillegung unwirtschaftlich arbeitender Betriebe erfolgt. Eine Entlastung der sächlichen Ausgaben wird im laufenden Jahre vor allem dadurch eintreten, das ein erheblicher Teil der Betriebsausgaben des vergangenen Jahres nicht wiederkehrt.

Erweiterung und Ermäßigung des Rheinumschlagtarifes für Mineralöle. Mit Gültigkeit vom 12. Juli 1926 hat die Deutsche Reichsbahn den Ausnahmetarif 44 d für Mineralöle der Klasse A nach der Schweiz, der bisher von Mannheim und Ludwigshafen nur nach Basel und Schaffhausen galt, auch auf Singen-Hohentwiel und Konstanz ausgedehnt. Gleichzeitig ermäßigt sie im Wettbewerb mit den linksrheinischen Bahnen die Frachten für Basel weiterhin je nach der aufgelieferten Mindestmenge um etwa 24—35%. Die Frachten für Schaffhausen bleiben dieselben; die neuen Frachten für Singen-Hohentwiel und Konstanz liegen um etwa 30—35% unter den bisherigen Normalsätzen. Der Tarif sieht bekanntlich verschieden hohe Sätze vor, je nachdem der einzelne Versender innerhalb 6 Monaten 5 000 bezw. 10 000 t aufliefert.

Ausnahmetarif für Zyannatrium. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 ist der Ausnahmetarif 92 für Zyannatrium von Reichenberg Uebergang nach den Stationen Dresden Elbufer Altstadt, Dresden Elbufer Neustadt und Dresden König Albert Hafen zur Weiterbeförderung auf der Elbe und Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern in Kraft getreten. Er sieht für die Strecke Reichenberg—Dresden einen Satz von 85 Pfg. per 100 kg in 15 Tonsladungen vor. Gleichzeitig hat die Reichsbahn im deutsch-tschechoslowakischen Güterverkehr den Tarif 90 für Zyannatrium auf der Strecke Reichenberg—Hamburg im Rückvergütungswege auf 2008 hc für 5 t, auf 1674 hc für 10 t und auf 1333 hc für 15 t ermäßigt, wenn von ein und demselben Verfrachter mindestens 2000 t bis zum 31. Dezember 1926 aufgeliefert werden. Die Frachtlage für den Versand der Zyannatrium-Transporte ab Reichenberg dürfte daher trotz des neu eingeführten Binnenumschlagtarifes über Dresden nicht eindeutig zugunsten des Elbeweges zu beurteilen sein, zumal der direkte Bahnversand selbst bei einer etwas höheren Fracht dem gebrochenen Verkehr vorgezogen zu werden pflegt.

Ausnahmetarif für Zucker. Mit Gültigkeit vom 8. Juli 1926 ist der Ausnahmetarif 119 neu eingeführt worden. Der Ausnahmetarif gilt für Zucker (Rübenzucker jeder Art) zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und über die trockene Grenze nach Dänemark, Schweden, den Randstaaten, Polen, der Tschechoslowakei, Oesterreich und der Schweiz oder darüber hinaus und nach Frankreich. Gültig bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis zum 15. September 1926. / Die Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt hat bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beantragt, den Ausnahmetarif 119 auf sämtliche in Frage kommenden Elbumschlagsplätze auszudehnen. Begründung: Durch den neuen Tarif werden die Inter-

essen der Elbeschiffahrt auf das empfindlichste berührt. Bei einer großen Anzahl von Versandstationen, die im Einflußgebiet der Elbe liegen, wird die Wettbewerbsfähigkeit der Elbeschiffahrt vollständig ausgeschaltet. Bei der außerordentlichen Bedeutung, die die Zuckertransporte in früheren Zeiten für die Elbeschiffahrt besessen haben, würde der völlige Verlust dieser Transporte die ohnedies schwer darniederliegende Elbeschiffahrt ungewöhnlich hart treffen.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie. Die diesjährige Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie findet am Freitag, den 3. und Sonnabend, den 4. September 1926 in Dresden statt, anschließend an die Leipziger Herbstmesse. Ueber den Zentral-Verein sind auch die dem Reichsverband nicht direkt angeschlossenen Mitgliedsfirmen eingeladen.

*

Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Rundfunkvortrag. Am Montag, den 26. Juli 1926, abends 7,25 Uhr, hält in der Berliner Funkstunde Herr Reg.- und Baurat Dr. Ing. Teubert, Mannheim einen Vortrag über „Die Ergebnisse meiner Weltreise und ihre Verwertung". Herr Regierungsrat Teubert wird nach dem in der Juni-Sondernummer erschienenen einleitenden Aufsatz über die Ergebnisse seiner Weltreise in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in einigen laufenden Aufsätzen berichten. Die nächste Abhandlung erscheint in der August-Nummer und ist betitelt: „Die heutige und zukünftige Bedeutung der Binnenschiffahrt in den Südstaaten Brasiliens".

*

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg. Im Anschluß an die Eröffnung der Internationalen Ausstellung zu Basel hatte der Verein seinen Vorstand und Ausschuß zu einer außerordentlichen Studientagung nach Basel eingeladen. Die Tagung fand am 10. Juli im Alten Rathaus in Anwesenheit zahlreicher Vertreter schweizerischer und deutscher Behörden sowie einer größeren Anzahl hervorragender Vertreter der Schweizer Wirtschaft statt. Nach einem Empfang der Ehrengäste in den Festräumen des Rathauses eröffnete der Vorsitzende des Vereins, Generaldirektor Welker, Duisburg, die Studientagung mit einer Begrüßungsansprache, auf die namens der Schweizer und Baseler Regierung Reg.- und Nationalrat Dr. Miescher erwiderte. Herr Dr. Kobelt vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft in Bern referierte über die „Schweizerische Wasserwirtschaft", Direktor Ing. Gutzwiller wies in seinem Vortrag über „Die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee" nach, daß die Schiffbarmachung dieser Strecke, die einen Kostenaufwand von 70 Millionen Schweizer Franken verursacht, angesichts der daraus gewonnenen Wasserkraft- und Frachtersparnisse wirtschaftlich durchführbar ist. / An die Tagung schloß sich nach einem gemeinsamen Bankett eine Besichtigung der Baseler Hafenanlagen an. Mit einer Strombefahrung von Basel—Kehl—Straßburg fand die Tagung am 11. Juli ihren Abschluß.

DIE BETRIEBSLAGE DER DUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT JUNI 1926

Rhein / Der große englische Bergarbeiterstreik, der Anfang Mai einsetzte, hat sich in der Rheinschiffahrt im Berichtsmonat, wenigstens was den Verkehr nach Holland und Belgien anbelangt, ganz außerordentlich bemerkbar gemacht. Der Schiffsverkehr nach dem Oberrhein ist im großen und ganzen derselbe geblieben wie im Vormonat. Erst in den letzten Tagen ist der Kohlenversand nach dort verstärkt angewachsen. Dagegen hat vor allem der Kohlenversand nach den Häfen Rotterdam, Antwerpen und Gent in verstärktem Maße zugenommen. An den Verladeplätzen der Ruhrhäfen und des Rhein—Herne-Kanals herrschte in den letzten Wochen regstes Leben. Die Verladevorrichtungen, Kipper und Kräne, wurden aufs stärkste beansprucht. Vielfach mußte mit Ueberstunden gearbeitet werden. In den Hafenbahnhöfen und zurückstauend in den vorgelegenen Bahnhöfen hatte sich eine so große Anzahl für die Häfen bestimmte beladene Wagen angesammelt, daß die Zuführung nach den Verladeplätzen nicht mehr glatt zu bewirken war. Um Verstopfungen der Rangier- und Hafenbahnhöfe zu vermeiden, hatte die Reichsbahndirektion Essen eine vorübergehende, vom 23. bis 26. Juni mittags währende 50proz. Einschränkung der Kohlenzufuhren nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen verfügen müssen. / Der Wasserstand des Rheins hat infolge reichlicher Niederschläge während des ganzen Monats eine für diese Jahreszeit ungewöhnliche Höhe erreicht. Der Cauber Pegel stellte sich am 1. Juni auf 2,57 m und erreichte am 25. d. M. den hohen Stand von 5 m. Von da ab machte sich ein Senken des Wasserspiegels bemerkbar. Caub verzeichnete am 30. Juni 4,30 m. Entsprechend dem günstigen Wasserstande konnten während der ganzen Berichtszeit die zum Oberrhein bestimmten Kähne sogar bis Straßburg-Kehl vollästig abgeladen werden. Auf der Oberrheinstrecke Straßburg—Basel erreichte das Wasser gegen Monatsende eine solche Höhe, daß die Fahrten wegen der Unmöglichkeit der Brückenpassierung vorübergehend eingestellt werden mußten. / Noch im Mai bestand in der Rheinschiffahrt ein Ueberangebot an leerem Schiffsraum. Im Verlaufe des Berichtsmonats wurde der Leerraum infolge der starken Kohlenverladungen immer knapper. Dazu hatten in Rotterdam die seewärtigen Anfuhren von Massengütern zugenommen. Infolge der lebhaften Nachfrage erfuhren die Frachten beträchtliche Steigerungen. Während noch am 1. Juni für Frachten Rhein-Ruhrhäfen—Rotterdam je t M. 0,80 bei freiem Schleppen und M. 0,95 einschließlich Schlepplohn bezahlt wurden, stellten sich diese Sätze Mitte des Monats auf M. 1,40 und M. 1,60 und am 28. d. M. auf M. 1,90 und M. 2,15. Ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals wurde auf die genannten Sätze ein Zuschlag von M. 0,30 je t gewährt. Aber auch die Bergfrachten haben an der Gunst der Lage teilgenommen. Die Frachten Rhein-Ruhrhäfen—Mannheim, die bei Monatsbeginn mit M. 0,70 je t notierten, stiegen am 5. auf M. 1,—; am 14. auf M. 1,30; am 21. auf M. 1,40 und am 28. d. M. auf M. 1,80 je t. In der Verkehrsbeziehung Kanalhäfen—Mannheim stiegen die Frachten von M. 0,80 am 2. Juni auf M. 1,40 am 10., M. 1,50 am 11. und M. 1,75 am 23. Juni. In den letzten Tagen des Berichtsmonats ist man teilweise wieder dazu übergegangen, in Miete abzuschließen. So notierte Tagesmiete am 28. Juni mit 6½ Pfg. je Tag und t bei freier Rücklieferung Ruhrort und einer bestimmten Garantiezeit. / Die starke Strömung infolge des hohen Wasserstandes hatte zur Folge, daß die Schleppzüge nur langsam vorrücken konnten. Es waren darum auch stärkere Schleppkräfte erforderlich. Verschiedene größere Schleppdampfer mußten wieder in Betrieb gesetzt werden. Trotzdem war Schleppkraft im großen und ganzen genügend zu haben. Die Schlepplöhne Ruhrort—Mannheim stellten sich im Berichtsmonat auf den niedrigen Satz von M. 0,90 je t. Erst in den letzten Tagen des Monats zahlte man auf derselben Basis M. 1,— bis M. 1,20. Es ist möglich, daß die Schlepplöhne einige Zeit diesen Stand beibehalten, da viel Schleppkraft, die sonst nur bergwärts verkehrt, auf die Talfahrt gelegt wird. Uebrigens bieten bei dem hohen Wasserstand auch die etwas höheren Schleppnotierungen noch keinen Ausgleich für die längere Fahrtdauer. / Das Getreidespeditionsgeschäft hat sich im Juni ein wenig belebt. Die Getreideumschlagsmengen sind jedoch so gering, daß die Umschlagsanlagen immer noch zum größten Teil brach liegen. Im übrigen Hafenumschlag ist die Beschäftigung der Kranumschlagsbetriebe infolge der außerordentlich starken Kohlenverladungen gut gewesen.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg.)

Westdeutsche Kanäle Hafen Dortmund: Angekommen sind 370 beladene, 102 leere Schiffe und 136 Schlepper mit insgesamt 194 300 t Ladung, davon 171 254 t Erz. Abgegangen sind 223 beladene, 260 leere Schiffe und 136 Schlepper mit 94 652 t Ladung, davon 42 692 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Juni belief sich auf 288 952 t gegen 330 808 t im Juni 1925.

Hafen Hannover: In den hannoverschen Häfen sind im Monat Juni angekommen 141 Kähne mit insgesamt 66 541 t Ladung, davon 58 286 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 160 Kähne mit 66 141 t Ladung, davon 10 561 t Erz, 37 140 t Kali nach Westen, 2 926 t Kali nach der Weser, 9 981 t Salz und 3 541 t Zucker.

Hafen Emden: In Emden sind im Monat Juni 1926 angekommen 24 Dampfer mit rund 165 015 t Erz, 1 Dampfer mit Steinen, 4 Dampfer mit Stückgut, 16 Leichter mit Getreide, 2 Leichter mit Zucker und verschiedene andere Güter. Leer liefen 94 Dampfer und Seeleichter ein. Außerdem bunkerten 64 Dampfer auf der Durchreise im Emder Hafen. Seewärts wurden verladen rund 133 483 t Kohlen mit 36 Dampfern und 57 Seeleichtern, 25 396 t Briketts mit 6 Dampfern und 2 Seeleichtern, 8 429 t Eisen mit 5 Dampfern, außerdem 4 Dampfer und 2 Seeleichter mit verschiedenen Gütern.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat Juni eingegangen 405 leere Schiffe, ausgegangen 361 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 222 797 t. An sonstigen Gütern 273 t. Im Wanner Osthafen sind 26 beladene und 13 leere Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 13 beladene und 26 leere Schiffe. Güterumschlag Brennstoffe 4 438 t, sonstige Güter 8 876,2 t.

Weser

a) Die reine Binnenschiffahrt. Der Durchgang von der mittleren zur Unterweser (durch die Bremer Schleuse) zeigte eine erhebliche Zunahme gegenüber dem Vormonat. Auch gegenüber dem Juli 1925 ist eine Zunahme sowohl der Zahl der Schiffe und Tragfähigkeit wie auch der Ladung zu verzeichnen, verursacht durch den größeren Kohlentransport zu Tal. In beiden Richtungen zusammen gingen im Juni 1926: 743 Schiffe mit 351 000 t Tragfähigkeit und 178 600 t Ladung gegen 629 Schiffe mit 304 000 t Tragfähigkeit und 151 400 t Ladung im Mai. Das bedeutet eine Zunahme von 18% an Ladung. Im Vergleich zum Juni 1925 nahm die Zahl der Schiffe um 4%, die Tragfähigkeit um 8% und die Ladung sogar um reichlich 17% zu. Wenn man den Verkehr des ersten Halbjahres 1926 mit der gleichen Zeit des Vorjahres vergleicht, so ist immer noch ein Rückgang zu verzeichnen, und zwar um 12½ % an Zahl der Schiffe, 13% an Tragfähigkeit und 19% an Ladung. / Das Verhältnis der Rückfracht besserte sich im Juni weiter etwas. Die Bergfracht machte im Juni 1926 reichlich 23% der Talfracht aus gegen 18% an Zahl der Schiffe, 15½ % in der Tragfähigkeit und 18% im Mai 1926 und 26% im Juni 1925. / Das Verhältnis von Ladung zur Tragfähigkeit besserte sich im Juni etwas. Je 1 t Tragfähigkeit wurden 0,51 t Ladung im Juni 1926 befördert gegen 0,50 t Ladung im Mai 1926 und 0,47 t Ladung im Juni 1925. / Talwärts war im Juni die Zahl der Schiffe um 13%, die Tragfähigkeit um 11½ % und die Ladung um 14% größer als im Vormonat. Die Ladungszunahme wurde durch die erhebliche Steigerung von Kohlen- und Kali-Transporten verursacht. / In dem ersten Halbjahr 1926 war die talwärts beförderte Ladung um 124 300 t oder 16% geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Die Kohlentransporte waren um 86 200 t oder 20% geringer, an Kies und Steinen wurden 57 100 t oder 20% und an Kali 26 400 t oder 32% weniger verschifft, während Stückgut um 31 300 t oder 90%, Zement um 12 000 t oder 133%, Getreide um 1 800 t oder 180% und Eisen um 900 t oder 900% zunahmen. / Bergwärts war im Juni 1926 die Zahl der Schiffe 23%, die Tragfähigkeit fast 20% und die Ladung 46% größer als im Mai. Die Ladungszunahme ist auf eine Steigerung der Getreide- und Stückguttransporte zurückzuführen. / Im ersten Halbjahr 1926 blieb die gesamte Bergladung gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um 28 100 t oder 19% zurück. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Getreide stieg um 18 800 t oder 61%, an Phosphat kamen hinzu 1 100 t — im ersten Halbjahr 1925 wurde kein Phosphat bergwärts befördert —, Mehl ging um 4 900 t oder 80% und Stückgut um 900 t oder 1½ % zurück. Erz, Holz, Schwefelkies, Zellulose und Papier, Torf und Reis fielen ganz aus. / Im Uebergang zwischen Weser und Mittellandkanal (Durchgang durch die Mindener Schleuse) stieg der Verkehr im Mai gegenüber dem Vormonat sowohl nach der Tragfähigkeit wie nach der Ladung etwas. Die Zahl der Schiffe dagegen nahm etwas ab. Der Verkehr des Mai 1925 wurde nicht ganz erreicht. / Vom Kanal zur Weser nahmen Zahl der Schiffe, Tragfähigkeit und auch die Ladung zu. Der weitaus größte Teil des Verkehrs ging wieder in der Richtung nach der Unterweser. Der Verkehr der Monate Januar—Mai 1926 blieb gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres erheblich zurück. Die Zahl der Schiffe nahm um 142 oder 16%, die Tragfähigkeit um 83 231 oder 18% und die Ladung um 84 057 oder 20% ab. Der Rückgang ist auf den verminderten Kohlen-, Kali-, Getreide- und Erz-Transport zurückzuführen. / Von der Weser zum Kanal ging die Zahl der Schiffe und die Tragfähigkeit etwas zurück, während die Ladung zunahm. Ueberwiegend war der Verkehr von der Weser nach dem Westen des Mittellandkanals. Nach dem Osten ging nur etwa ein Elftel der Tragfähigkeit und ein Achtel der Ladung. In den Monaten Januar—Mai 1926 blieb die Zahl der Schiffe um 204 oder 23%, die Tragfähigkeit um 111 964 t oder 23½ % und die Ladung um 26 847 t oder 29% gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Der Transport von Steinen, Zucker und „Sonstigen Gütern" ging ganz erheblich zurück, Erz fiel ganz aus, während der von Getreide 12%, Kohlen 36% und Kali 452% zunahm. / Im Verkehr auf der oberen Weser (Durchgang durch die Hamelner Schleuse) ist im Mai gegenüber dem April eine starke Zunahme zu verzeichnen. Auch gegenüber dem Mai 1925 nahm der Verkehr erheblich zu, verursacht durch die größeren Stein- und Kalitransporte. / Der Verkehr der Monate Januar—Mai 1926 blieb jedoch gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres noch zurück, vor allem in der Ladung, verursacht durch den Rückgang der Stein- und Kalitransporte.

b) Der Unterweserflußverkehr zwischen den Seehäfen von Bremen-Stadt bis Bremerhaven nahm im Juni in beiden Richtungen gegenüber dem Mai zu, doch wurde der Verkehr des Juni 1925 noch nicht erreicht, er blieb um rd. 14% zurück.

c) Der Seeschiffsverkehr nahm im Juni gegenüber dem Mai erheblich zu. Auch gegenüber dem Juni 1925 ist eine starke Zunahme zu verzeichnen.

Elbe

1. Unterelbe. Die Elbeschiffahrt, der schon im Monat Mai eine erhoffte Belebung des Berg-Elbegeschäftes durch den englischen Kohlenarbeiterstreik zunichte gemacht worden ist, muß infolge des auch jetzt noch andauernden Kohlenarbeiterstreikes in England und der katastrophalen Auswirkung des Elbehochwassers Ende des ersten Drittels des Monats Juni und in der zweiten Junihälfte auf jede Hoffnung verzichten, im ersten Halbjahr 1926 einigermaßen zufriedenstellende Ergebnisse zu erzielen. Die seewärts in Hamburg einkommenden Gütermengen reichten trotz der Abschleppung von Leerraum nach Sachsen und der Tschechoslowakei bei weitem nicht aus, die in Hamburg leer werdenden Elbeschiffsräume, sowie die infolge des englischen Kohlenarbeiterstreikes unbeschäftigte Berliner Schiffahrt, die Beschäftigung im Mittelelbegeschäft suchte, zu beladen. / Hinzu kam, daß bevorstehende Zollerhöhungen in der Tschechoslowakei und die durch das Elbehochwasser geschaffene Unsicherheit erhebliche Gütermengen dem Bahnweg zuführten. Billige Bahnausnahmetarife und fehlende Binnenzuschlagstarife zeigten nach wie vor ihre schädigenden Auswirkungen. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der ab 1. April 1926 gültigen Nebengebührenliste zur Berechnung.

2. Mittelelbe: a) Talgeschäft. Im mittelelbischen Geschäft ist gegenüber dem Vormonat eine leichte Belebung eingetreten, sodaß die seit langer Zeit in Magdeburg angesammelte Kahnreserve durch lebhaftere Verladungen von Kali und Steinsalz aufgebraucht werden konnte. Auch bei den erzielten Frachten machte sich eine, wenn auch nur geringfügige Besserung gegenüber dem Monat Mai bemerkbar. Die Wasserverhältnisse waren im Betriebsmonat sehr ungünstig. Nachdem die Schiffahrt bereits Ende des ersten Monatsdrittels mit einem hohen Wasserstande zu kämpfen hatte, setzte in der zweiten Junihälfte eine starke Wuchswelle ein, welche am 25. Juni ihren Höhestand mit 4,69 m am Magdeburger Pegel erreichte und wodurch die Schiffahrt fast zur Untätigkeit verurteilt wurde.

b) Berggeschäft. Die Salzverladungen nach Böhmen wurden im Berichtsmonat wieder aufgenommen und auch das Stückgutgeschäft zeigte im ersten Drittel des Monats einige Belebung. Zur Verladung gelangten in der Hauptsache Mehl und Zucker nach den sächsischen Umschlagsplätzen. Die Bergankünfte hielten sich in sehr minimalen Grenzen.

3. Oberelbe: Der Verlauf des Güterverkehrs auf der Elbe im abgelaufenen Monat zeigte im großen und ganzen keine wesentliche Aenderung gegen den Vormonat, denn der Bergverkehr ab Hamburg ist andauernd flau. An den sächsischen Umschlagsplätzen haben die Verschiffungen zu Tal gegen den Vormonat leider einen Rückgang gezeigt. Es kommt hierbei neben der Verminderung der Massengüter auch ein Rückgang in Stückgutverladungen, namentlich in Papier, in Frage. / Der Güterumschlag der böhmischen Plätze war im Import- und Exportverkehr in der ersten Hälfte des Junimonats bis zum Eintritt des Hochwassers nicht so lebhaft, wie besonders zu Anfang und Ende des Vormonats. Nur die Zuckerverladungen waren kurz vor

Hochwassereintritt etwas lebhafter. / Durch das steigende Wasser und Ueberflutung der Umschlagsanlagen mußte am 17. Juni jede Güterbewegung eingestellt werden. Erst Ende des Monats konnten die Güterverladungen in Außig wieder aufgenommen werden. Außer Zucker und einigen Ladungen Braunkohlen kamen Gerste, Malz, Walzdraht, Koalin, Tafelglas, Glasflaschen und Röhren zur Ausfuhr. Zur Einfuhr kamen Salz, Schwefelkies, Phosphat, Bauxit, Kopra, Palmkern, Reis und Stückgüter.

Märkische Wasserstraßen Die Verkehrsgestaltung der Eilgüterschiffahrt stand während des größten Teils des Berichtsmonats unter dem Zeichen des Hochwassers auf Elbe und Oder, das zu einer starken Beschränkung und für kurze Zeit zu einer fast völligen Unterbindung des Verkehrs führte. Für den Rest der Zeit hielt sich das Stückgutgeschäft gewohnheitsgemäß in bescheidenen Grenzen. / Mit dem Nachlassen des Hochwassers konnte der Kohlenverkehr ab Oberschlesien, begünstigt durch die weiteren Auswirkungen des Bergarbeiterstreiks in England, mit voller Intensität wieder einsetzen. Im Berggeschäft ab Hamburg war naturgemäß das Fehlen der Transporte englischer Kohlen unangenehm fühlbar. / Die Berliner Baumaterialien-Schiffahrt wurde von den durch Hochwasser hervorgerufenen Verkehrsstörungen nur wenig betroffen. Der Verkehr hielt sich ungefähr auf der Höhe des Vormonats und konnte seine Weiterentwicklung im bescheidenen Maße fortsetzen.

Oder Breslau, den 4. Juni 1926: In den Betriebsverhältnissen der Oder sind keine wesentlichen Aenderungen gegen die Vorwoche zu berichten. Der Wasserstand ist weiter durchaus günstig. Die Umschlagsziffern in Coselhafen zeigen wieder eine steigende Tendenz (50 00 t), der vorhandene Kahnraum ist auf 342 heraufgegangen. Breslau passierten zu Tal 167 beladene Kähne, zu Berg 56 beladene und 138 leere Kähne. / In Stettin treffen in diesen Tagen die ersten Erzdampfer aus Lulea ein; in Hamburg ist die Geschäftslage nach wie vor schwach.

Breslau, den 11. Juni 1926: Bei Beginn der Berichtswoche wurde ein Hochwasser gemeldet. Der Schiffsverkehr nahm jedoch ohne wesentliche Störungen seinen Fortgang; die Wehre der oberen Oder wurden nicht gelegt. / Der Coseler Umschlag weist gegen die Vorwoche eine weitere Steigerung auf; es wurden 65 000 t Kohlen und Güter in die Kähne eingeladen und 27 000 t Erze von den Kähnen in die Waggons umgeschlagen. / Breslau durchfuhren zu Tal 110 beladene Kähne, zu Berg 43 beladene und 122 leere Kähne. / Stettin ist seit Anfang der Woche mit dem Umschlag von Erzen aus den Seeschiffen in die Flußfahrzeuge gut beschäftigt. Das Ladungsangebot von Hamburg nach der Oder läßt noch zu wünschen übrig.

Breslau, den 18. Juni 1926: Dem in der Vorwoche gemeldeten Hochwasser ist in der Berichtswoche ein erneutes Anwachsen des Stromes gefolgt, indem Ratibor am 15 d. M. 6,22 m als Höchststand meldete; auch sämtliche Nebenflüsse führten der Oder beträchtliche Wassermengen zu. / Die beiden dicht aufeinander folgenden Wasserwellen haben ein Hochwasser hervorgerufen, welches die Höchststände der früheren Schadenwässer übertrifft und das die Schiffahrt in der ganzen Verkehrslänge zum Stillstand brachte. Die Wehre der oberen Oder sind gelegt und der Kippbetrieb in Coselhafen mußte wegen des hohen Wassers eingeschränkt werden. Seit dem 15. d. M. sind auch die Kohlenausgangsgenehmigungen für Coselhafen seitens der Eisenbahn gesperrt. Das Umschlagsergebnis blieb infolge der Einschränkung des Kippbetriebes in Coselhafen gegen die Vorwoche zurück; es wurden nur 52 000 t Kohlen verkippt und 10 000 t Erze gekrant. / Der Verlauf des Hochwassers wird sich bei den starken Ausuferungen und bedauerlichen Ueberschwemmungen sehr langsam gestalten, sodaß die Störungen, denen der Schiffahrtsbetrieb unterliegt, streckenweise von längerer Dauer sein dürften. / In Glogau ist am 16. d. M. ein mit Kohlen beladener Holzkahn oberhalb der Brücke gesunken, durch welchen Unfall ein Schiffahrtshindernis glücklicherweise nicht besteht. Die Glogauer Brückenverhältnisse sind seitens der Behörde noch immer nicht den für die Schiffahrt dringenden Sicherungsmaßnahmen unterzogen worden; am 17. d. M. befand sich ein mit Mehl beladener Kahn vor der Eisenbahnbrücke in stark gefährdeter Lage; nur durch sofortige Dampferhilfe ist ein großes Unglück und Schiffahrtshindernis verhütet worden. / Breslau passierten zu Tal 97 beladene, zu Berg 66 beladene und 82 leere Kähne. In Stettin hat sich der Erzumschlag in die Flußkähne lebhaft entwickelt. Im Verkehr von der Elbe, die ebenfalls Hochwasser führt, ist das Geschäft ab Hamburg schwach.

Breslau, den 25. Juni 1926: Von Ratibor wurde Anfang der Woche ein abermaliger Wasserwuchs von annähernd 2 m gemeldet, sodaß der infolge des Hochwassers in der vorigen Woche eingetretene Schiffahrtsstillstand auf der Oderstrecke unterhalb Breslau noch besteht. Heute, am 26. 6., meldet Ratibor erneutes starkes Steigen des Wassers, sodaß bedauerlicherweise der gesamte Schiffahrtsbetrieb, der auf der oberen Oder bereits freigegeben war, zum weiteren Stilliegen gezwungen sein wird. Die Wehre, welche zum Teil schon aufgerichtet waren, müssen wiederum gelegt werden. Die seit dem 23. d. M. erteilten Ausgangsgenehmigungen sind seitens der Eisenbahn wieder gesperrt worden. Infolge der geschilderten Hochwasserverhältnisse treffen die Fahrzeuge nur langsam und in geringem Umfange in Coselhafen ein, sodaß sich bereits Mangel an Räumen fühlbar macht; infolgedessen ist auch ein Steigen der Frachten zu erwarten. / Da in Coselhafen der Kippbetrieb nur mit Einschränkung fortgesetzt werden konnte, so ist das Umschlagsergebnis noch geringer als in der vorigen Woche; es wurden 44 000 t Kohlen und Güter zum Schiff umgeschlagen. / Stettin ist mit dem Erzumschlag in die Flußkähne weiter gut beschäftigt. Das Ladungsangebot von Hamburg nach der Oder ist gering. Von der Elbe wird ein weiteres Steigen des Wassers gemeldet und hat auch auf diesem Strom die Schiffahrt teilweise unterwegs eingestellt werden müssen.

Breslau, den 2. Juli 1926: Der im letzten Bericht erwähnte neue Wasserwuchs von wiederum 2 m trug dazu bei, daß das Hochwasser der Oder nur langsam zum Abfließen kommt. Auf der oberen Oder sind die Wehre wieder aufgerichtet worden. Die Talschiffahrt hat sich Anfang der Woche auch wieder in Bewegung gesetzt und sind 97 beladene Talkähne von hier abgefahren; zu Berg durchfuhren Breslau 114 beladene und 49 leere Kähne. / In Coselhafen werden neue Ausgangsgenehmigungen seit dem 28. Juni wieder erteilt. Es gelangten 43 000 t Kohlen und Güter zum Umschlag in die Schiffe. / Da der Zugang von Kahnraum nach Stettin durch die Cüstriner Brückensperre seit Mitte Juni unterbunden ist, so ist der Raum daselbst vollständig vergriffen und es müssen die in der kommenden Woche in Stettin eintreffenden Erze dem Bahnwege übergeben werden. Das Durchfahren der Eisenbahnbrücke in Cüstrin dürfte in einigen Tagen wieder möglich sein, sodaß alsdann erst neuer Kahnraum nach Stettin gelangen kann. Auf der Elbe ist auch noch Hochwasser und sind die Verladungen von Hamburg nach Schlesien schwach.

Oder-Wasserstände:

Datum:	Ratibor:	Dyhernfurth:	Neisse b. Wartha
29. 5. 26	—	—	+ 0,28 m
30. 5. 26	1,46 m	2,14 m	—
4. 6. 26	—	—	+ 0,58 m
5. 6. 26	2,14 m	2,62 m	+ 1,70 m
6. 6. 26	4,70 m	2,86 m	—
	(Höchststand 4,82 m)		
10. 6. 26	—	—	+ 0,64 m
11. 6. 26	3,10 m	3,71 m	+ 1,76 m
12. 6. 26	3,80 m	3,58 m	+ 1,00 m
13. 6. 26	3,33 m	3,77 m	—
15. 6. 26	—	—	+ 2,98 m
16. 6. 26	6,12 m	—	—
	(Höchststand 6,22 m)		
18. 6. 26	—	—	+ 1,70 m
19. 6. 26	4,94 m	5,47 m	+ 1,44 m
20. 6. 26	5,76 m	6,07 m	—
	(Höchststand 6,64 m)		
25. 6. 26	3,14 m	5,53 m	+ 0,70 m
26. 6. 26	4,16 m	5,23 m	+ 0,50 m
27. 6. 26	5,02 m	4,74 m	—
	(Höchststand 5,12 m)		
1. 7. 26	2,54 m	4,34 m	—
2. 7. 26	—	—	+ 0,86 m
3. 7. 26	3,24 m	3,83 m	—

Oderfrachten vom 29. 5. 26 bis 2. 7. 26
(in Reichsmark je Tonne, ausschließlich aller Nebenkosten,wie Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr):

Von	Breslau			Oppeln		Cosel-Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für ganze Kahnladungen Steinkohle:								
vom 29. 5. bis 4. 6. 26	3,70	3,10	—	5,20—5,40	4,60—4,80	5,70—5,90	5,10—5,30	7,70—7,80
vom 5. 6. bis 18. 6. 26	3,70	3,10	—	5,30	4,70	5,80	5,20	7,90
vom 19. 6. bis 25. 6. 26	3,80	3,30	5,80	5,30	4,70—4,90	5,80	5,20—5,40	7,90
vom 26. 6. bis 2. 7. 26	3,90	3,30	—	5,50—5,70	4,90—5,10	6,00—6,20	5,40—5,60	8,40

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teil-mengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Ostpreußische Wasserstraßen

Die regelmäßigen Tourlinien waren im Monat Juni 1926 gut beschäftigt, jedoch machte sich, wie in den Vormonaten, das Fehlen von Massengütern bemerkbar. Die Nachfrage nach Kahnraum war äußerst gering und haben die Kähne vielfach auf den einzelnen Stationen 8—10 Wochen ohne Tätigkeit liegen müssen. Besonders stark machte sich der Ladungsmangel in Memel bemerkbar. Außer den regelmäßigen Kohlenverschiffungen von Königsberg und Memel nach den Tilsiter und Ragnitzer Zellstoff-Fabriken, sowie den Zellulose-Transporten der vorerwähnten Fabriken nach Königsberg und Memel fanden Papierholz-Verschiffungen von Litauen nach den ostpreußischen Zellulose-Fabriken statt. Die Faschinen- und Steintransporte von der Niederung nach dem Seekanal hielten sich etwa auf der gleichen Höhe der Vormonate. Es seien noch die regelmäßigen Stückgutverschiffungen von Danzig nach Kowno erwähnt. / Die Frachtraten waren im allgemeinen gedrückt. / Der Wasserstand war zu Beginn des Monats gering, Ende des Monats infolge der starken Niederschläge günstiger. Auf der oberen Memel machte sich das Steigen des Wassers in den letzten Tagen des Juni bemerkbar, sodaß in der Hauptsache die Fahrzeuge eine Leichterung erfahren mußten. / Im Monat Juni d. J. bestanden in Ostpreußen folgende regelmäßige Binnendampfer-Linien:

1. Königsberg—Labiau—Tilsit	3 ×	wöchentl.
2. „ —Tilsit—Ragnit	2 ×	„
3. „ —Tapiau—Wehlau	2 ×	„
4. „ —Memel	1 ×	„
5. „ —Elbing	2 ×	„
6. „ —Pillau—Kahlberg—Danzig	3 ×	„
7. Elbing—Danzig	2 ×	„
8. Danzig—Kowno	nach Bedarf	
9. Tilsit—Tawelningken	6 ×	wöchentl.
10. „ —Gilge	1 ×	„
11. „ —Ruß	6 ×	„
12. „ —Nidden—Schwarzort—Memel	1 ×	„
13. „ —Karkeln	1 ×	„
14. „ —Schmalleningken	2 ×	werktgl.
15. „ —Ruß—Nidden	2 ×	wöchentl.
16. „ —Nidden—Memel	2 ×	„
17. „ —Nidden—Heydekrug	1 ×	„
18. Memel—Schwarzort	2 ×	täglich
19. Cranzbeek—Memel	3 ×	wöchentl.
20. „ —Rossitten	1 ×	täglich
21. Lötzen—Rudzanny	4 ×	wöchentl.
22. „ —Insel Upalten	4 ×	„
23. „ —Schimonken	1 ×	„

Vorerwähnte Binnendampfer-Linien dienten zur Personen- und Güterbeförderung, ausgesprochene Güterbeförderungs-Linien waren die Linien: Königsberg—Tilsit—Ragnit und Danzig—Kowno.

Donau, Main und Ludwigs—Donau—Main-Kanal

Ein- bezw. Ausladeort	Ankunftsverkehr zu Berg (Tonnen)	Ankunftsverkehr zu Tal (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Berg (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Tal (Tonnen)
Regensburg . . .	19 579	87[2])	—	15 284
Deggendorf . . .	643	—	—	2 065
Passau	4 518	104,5	3	6 104
Aschaffenburg[1]) .	48 638,5	1 464,5[3])	1 341,5	7 942[4])
Würzburg	6 046,5	768	1 072	2 174
Bamberg	1 712,5	—	—	1 924[5])

Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Getreide aller Art, Benzin und Holz aller Art befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenfabrikate und Sammelgüter. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 46 968 t, davon Grenzeingangsverkehr 23 060,5 t, Grenzausgangsverkehr 23 907,5 t. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 48 638,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -koks 43 653 t, 1 941,5 t Eisen und Eisenfabrikate und 778,5 t Steinkohlenteerpech. Zu Tal kamen 1 464,5 t, davon 1 424,5 t Sand und außerdem 1 696 t Floßholz an. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 7 942 t, hiervon hauptsächlich Getreide aller Art 2 917 t, Holz aller Art 2 597,5 t, Zellulose 707,5 t und außerdem 1 363 t Floßholz. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 6 046,5 t, in der Hauptsache Mehl 3 043 t, unedle Metalle und Waren daraus 758,5 t, 508 t Steinkohlen und -koks und 505 t Eisen und Eisenfabrikate, der Abgangsverkehr zu Tal 2 174 t, hiervon 833,5 t Getreide aller Art, 653 t Holz aller Art und 536,5 t Eisen und Eisenfabrikate. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg mit 1 712,5 t, darunter 1 233 t Mehl, und einen Abgangsverkehr zu Tal mit 1 924 t, davon 1 654 t Holz aller Art und außerdem 1 890 t Floßholz zu verzeichnen. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 82 196 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und -koks 43 388 t, 4 636 t Mehl, 2 213 t Eisen und Eisenfabrikate, 1 496 t Steine aller Art, 1 040 t unedle Metalle und Waren daraus, 716 t Bimssand und 531 t Sammelgüter; zu Tal 9 441 t Holz aller Art, 4 863 t Getreide aller Art, 3 150 t Zement, 1 734 t Steine aller Art, 946 t Sand und Kies und 840 t Eisen und Eisenfabrikate. Außerdem hatte Stockstadt a. M. einen Floßverkehr zu Tal von 9 342 t Floßholz zu verzeichnen. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 2 503 t, zu Tal 6 204 t Schiffsgüter und 9 115,5 t Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 2 490 t, zu Tal 2 733 t Schiffsgüter und 4 866 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 1 715 t, zu Tal 2 052 t Schiffsgüter und 4 718,5 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Mehl, Holz und Steine aller Art. / Auf dem Ludwigskanal befaßte sich der Verkehr hauptsächlich mit Sand, Kies und Holz aller Art. In Kelheim gingen 14,5 t Güter und 518,5 t Floßholz ab; in Nürnberg kamen 244,5 t an und durch die Schleuse Bamberg gingen 2 508 t Floßholz in den Main über. Auf sonstigen am Ludwigskanal gelegenen Hafen- und Landeplätzen kamen 643 t an.

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.
[2]) Hierzu 101,5 t Floßholz.
[3]) Hierzu 1696 t Floßholz.
[4]) Hierzu 1364 t Floßholz.
[5]) Hierzu 1890 t Floßholz.

VERKEHRSSTATISTIK

Verkehr in den Mannheimer Häfen. In der Zeit vom 1. Mai bis 29. Mai 1926 weist der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf: Angekommen sind: talwärts 2 leere Dampfer und 7 beladene mit 151,1 t, 13 leere Schleppkähne und 114 beladene mit 25 293 t, bergwärts 1 leerer Dampfer und 81 beladene mit 9 430,8 t, 8 leere Schleppkähne und 264 beladene mit 156 781,9 t. Abgefahren sind: talwärts 3 leere Dampfer und 76 beladene mit 6 193,6 t, 178 leere Schleppkähne und 93 beladene mit 36 721,7 t, bergwärts 9 beladene Dampfer mit 610,6 t, 81 leere Schleppkähne und 26 beladene mit 5 396,5 t. / Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 18 leere Schleppkähne und 138 beladene mit

17 630,4 t, bergwärts abgefahren sind: 131 leere Schleppkähne und 38 beladene mit 3 443,6 t. / Der Gesamtverkehr stellt sich auf:

Dampfer: 6 leere und 173 beladene mit 16 386,1 t.

Schleppkähne: 280 leere und 397 beladene mit 224 193,1 t.

Auf dem Neckar: 149 leere Schleppkähne und 206 beladene mit 21 074 t.

In der Zeit vom 30. Mai bis 3. Juli 1926 weist der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf: Angekommen sind: talwärts 2 leere Dampfer und 10 beladene mit 238,3 t, 11 leere Schleppkähne und 161 beladene mit 57 481 t, bergwärts: 115 beladene Dampfer mit 15 306,4 t, 7 leere Schleppkähne und 355 beladene mit 229 676,3 t. Abgefahren sind: talwärts 6 leere Dampfer und 106 beladene mit 7 652,3 t, 218 leere Schleppkähne und 141 beladene mit 59 641 t, bergwärts: 3 leere Dampfer und 7 beladene mit 485,2 t, 93 leere Schleppkähne und 30 beladene mit 3 808 t. / Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 1 leerer Schleppkahn und 117 beladene mit 24 213 t, bergwärts abgefahren: 103 leere und 24 beladene Schleppkähne mit 3 785,8 t. / Der Gesamtverkehr in dieser Zeit stellt sich auf:

Dampfer: 11 leere und 238 beladene mit 23 682,2 t.

Schleppkähne: 329 leere und 687 beladene mit 332 603,3 t.

Auf dem Neckar: 104 leere und 141 beladene Schleppkähne mit 27 998,8 t.

Das 1. Halbjahr 1926 ergibt folgende Ziffern:

Dampfer: 26 leere und 1 093 beladene mit 113 235,2 t.

Schleppkähne: 1 662 leere und 2 974 beladene mit 1 331 112,7 t.

Auf dem Neckar: 614 leere Schleppkähne und 870 beladene mit 142 671,7 t.

Verkehr in den Mannheimer Häfen (im 2. Vierteljahr 26). In der Zeit vom 3. April bis 3. Juli 1926 weist der Schiffsverkehr folgende Ziffern auf: Angekommen sind: talwärts 4 leere Dampfer und 24 beladene Dampfer mit 692,4 t, 42 leere Schleppkähne und 353 beladene mit 100 810 t, bergwärts 1 leerer Dampfer und 271 beladene Dampfer mit 34 093,1 t, 46 leere Schleppkähne und 929 beladene mit 560 773,1 t. Abgefahren sind talwärts: 10 leere Dampfer und 263 beladene mit 20 429,6 t, 583 leere Schleppkähne und 338 beladene mit 139 375,2 t, bergwärts: 3 leere Dampfer und 22 beladene mit 1 326,8 t, 247 leere Schleppkähne und 69 beladene mit 13 542,5 t. Auf dem Neckar sind talwärts angekommen: 24 leere Schleppkähne und 401 beladene mit 61 340 t, bergwärts abgefahren 367 leere Schleppkähne und 83 beladene mit 9 129,4 t. / Der Gesamtverkehr in dieser Zeit stellt sich auf:

Dampfer: 18 leere, 580 beladene mit 56 541,9 t.

Schleppkähne: 890 leere und 1 589 beladene mit 816 499,8 t.

Auf dem Neckar: 391 leere Schleppkähne und 368 beladene mit 50 972,8 t.

Schiffs- und Güterverkehr im Städt. Rheinhafen zu Crefeld

(2. Vierteljahr 1926)

	Dampfschiffe				Schleppkähne Segelschiffe			Gesamtzahl der Schiffe	Gesamt-Gewicht der Güter	Flöße	
	Personenschiffe	Güterschiffe Gesamtzahl	Güterschiffe Davon ohne Ladung	Güter Tonnen	Gesamtzahl	Davon ohne Ladung	Güter Tonnen		Tonnen	Anzahl	Gewicht Tonnen
Ankunft zu Berg	3	149	14	3359^{5}	165	30	41114^{5}	317	44474		
zu Tal	10	89	28	1251	82	29	16785^{5}	181	18036^{5}	4	1205^{5}
Zusammen	13	238	42	4610^{5}	247	59	57900	498	62510^{5}	4	1205^{5}
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres		194	17	6468	208	19	73396^{5}	402	79864^{5}	2	463
Mithin 1926 mehr	13	44	25		39	40		96		2	742^{5}
Mithin 1926 weniger				1857^{5}			15496^{5}		17354		
Abgang zu Berg	3	152	108	2037	70	32	11765	225	13802		
zu Tal	8	84	40	1633^{5}	171	145	4424	263	6057^{5}		
Zusammen	11	236	148	3670^{5}	241	177	16189	488	19859^{5}		
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres		192	138	2424	210	183	7569	402	9993		
Mithin 1926 mehr	11	44	10	1246^{5}	31		8620	86	9866^{5}		
Mithin 1926 weniger						6					

Gesamtverkehr

	Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Flösse	Güter Tonnen
Ankunft	498	4	63716
Abgang	488		19859^{5}
Zusammen	498	4	83575^{5}
Im gleichen Vierteljahr des Vorjahres	402	2	90320^{5}
Mithin 1926 mehr	96	2	
Mithin 1926 weniger			6745

Verkehr in den Häfen in Wanne in den Monaten Mai und Juni, sowie im ersten Halbjahr 1926.

Westhafen:

	Mai	Juni	1. Halbjahr 1926
Eingegangen bel.	1	—	
Eingegangen leer	270	405	
Ausgegangen bel.	253	361	
Ausgegangen leer	—	—	
Güterumschlag:			
Brennstoffe	155.908,7 t	222.797 t	
sonst. Güter	309,6 t	273 t	
	156.218,3 t	223,070 t	928.461,— (650.239,—)

Osthafen:

	Mai	Juni		
Eingegangen bel.	17	26		
Eingegangen leer	8	15		
Ausgegangen bel.	8	15		
Ausgegangen leer	17	26		
Güterumschlag:				
Brennstoffe	—	4.438,— t		
sonst. Güter	2.981,— t	8 876,2 t		
	2.981,— t	13.314,2 t	47.424,5 t	(60 650,5 t)

Güterumschlag im Ost- und Westhafen im 1. Halbjahr 1926 975.885.5 t (710.898,5 t)

Güterumschlag in und aus der Richtung:

Duisburg (Inland)	32.269,—	33.983,—	157.215,4	(159.597,6) t
Duisburg (Ausland)	69.327,7	139 650,5	595.066,4	(289.949,8) t
Emden	38.301,8	38.005,7	130 503.—	(147.951,1) t
Bremen	14.573,3	19.328,—	53.373,2	(82.627,5) t
Hannover	4.727,5	5.417,—	39.727,5	(30.763,5) t
	159.199,3	236.384,2	975.885,5	(710.889,5) t

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	153.639,—	215.805,—	887.328,8	(599.497,6) t
Zufuhr über die Reichsbahn	7.595,—	13.626,—	84.212,—	(117.758,—) t
Abfuhr über die Reichsbahn	10.000,—	14.520,—	63 611,—	(76.592.—) t
Lokalverkehr	33.587,—	34.892,—	189.023,—	(136.093,—) t
	204.821,—	278,843,—	1.224.174,8	(929.940,6) t

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat Mai 1926.

Westhafen:

Eingegangen bel. 1
„ leer 270 = 271 (218) Schiffe
Ausgegangen bel. 253
„ leer — = 253 (223) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	155 908,7 t	(147 691 6 t)
sonst. Güter	309,6 t	(910,—t)
	156 218,3 t	(148 601,6 t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 17
„ leer 8 = 25 (30) Schiffe
Ausgegangen bel. 8
„ leer 17 = 25 (30) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	—	(3 580,—) t
Sonst. Güter	2 981,—	(7 010,3) „
	2 981,—	(10 590,3) t

Güterumschlag in und aus der Richtung:

Duisburg (Inland)	32 269,—	(25 362,8) t
Duisburg (Ausland(	69 327,7	(94 504,9) „
Emden	38 301,8	(25 899,2) „
Bremen	14 573,3	(9 607,-) „
Hannover	4 727,5	(3 818,-) „
	159 199,3 t	(159 191,9) t

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	153 639,— t	(137 670,2) t
Zufuhr üb. d. Reichsbahn	7 595,— „	(23 087,—) „
Abfuhr üb. d. Reichsbahn	10 000,— „	(15 835,—(„
Lokalverkehr	33 587,— „	(33 701,—) „
	204 821,— t	(210 293,2) t

Verkehr in den Häfen in Wanne im Monat Juni 1926

Westhafen:

Eingegangen bel. —
„ leer 405 = 405 (271) Schiffe
Ausgegangen bel. 361
„ leer — = 361 (253) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	222 797,— t	(155 908,7 t)
sonst. Güter	273,— t	(309,6 t)
	223 070,— t	(156 218,3 t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 26
„ leer 15 = 41 (25) Schiffe
Ausgegangen bel. 15
„ leer 26 = 41 (25) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	4438,— t	(—) t
Sonst Güter	8876,2 t	(2981,—) t
	13314,2 t	(2981,—) t

In und aus der Richtung sind umgeschlagen:

Duisburg (Inland)	33 983,—	(32 269.—)
Duisburg (Ausland)	139 650,5	(69 327,7)
Emden	38 005,7	(38 301,8)
Hannover	5 417,—	(14 573,3)
Bremen	19 328.—	(4 727,5)
	236 384,2	(159 199.3)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	215 805.—	(153 639,—)
Zufuhr über die Reichsbahn	13 626,—	(7 595,—)
Abfuhr über die Reichsbahn	14 520,—	(10 000,—)
Lokalverkehr	34 892,—	(33 587,—)
	278 843,—	(204 821,—)

Verkehr in den Häfen in Wanne im ersten Halbjahr 1926.

		(Vorjahr 1925)
Güterumschlag im Westhafen	928 461,—	(650 239,—) t
Güterumschlag im Osthafen	47 424,5	(60 650,5) „
	975 885,5	(710 889,5) t

Güterumschlag in und aus Richtung:

Duisburg (Inland)	157 215,4	(159 597,6) t
Duisburg (Ausland)	595 066,4	(289 949,8) „
Emden	130 503,—	(147 951,1) „
Bremen	53 373.2	(82 627,5) „
Hannover	39 727,5	(30 763,5) „
	975 885,5	(710 889,5) t

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	887 328,8	(599 497,6) t
Zufuhr über d. Reichsbahn	84 212,—	(117 758.—) „
Abfuhr über d. Reichsbahn	63 611,—	(76 592,—) „
Lokalverkehr	189 023,—	(136 093,—) „
	1 224 174,8	(929 940,6) t

Der Güterverkehr in den Baseler Rhein-Häfen Januar bis Mai 1926.

1926	Bergfahrt	Talfahrt	Zusammen
Januar	7605 t	1999 t	9604 t
Februar und März	6773 t	972 t	7745 t
April	9465 t	511 t	9976 t
Mai	34875 t	4269 t	39144 t
	58718 t	7751 t	66469 t

Hafenverkehr Mai 1926.

A. Schiffsverkehr

	Schleppzüge	leer	Kähne belad.	Güterboote	Ladung T
Bergfahrt Rhein	34	—	56	1	23946
Bergfahrt Kanal	—	—	46	—	10929
Talfahrt Rhein	25	25*)	22**)	1	4036
Talfahrt Kanal	—	37	2	—	233
	59	62	126	2	29144

*) wovon 3 Penichen **) wovon 2 Penichen

B. Güterumschlag

A. Bergfahrt:			B. Talfahrt: Warengattung	Ladung T
St. Johannhafen:	Kohlen	3796	Versch.Güter	71
Kleinhüninger-Hafen:	Getreide	14553	Pyritasche	2078
	Kohlen	8321	Carbid	557
	Eisen	1195	Holz	394
	Versch.Güter	1805	Natronsalz	346
			Versch.Güter	823
		25874		4198
Klybeckquai:	Benzin	5205	—	—
		Total 34875		Total 4269

Zusammenstellung:

Monat	linksrheinisch: Bergfahrt	Talfahrt	Total	rechtsrheinisch: Bergfahrt	Talfahrt	Total
Jan.	406(—)	—(—)	406(—)	7199(-)	1999(—)	9198(—)
Febr.	—(—)	—(—)	—(—)	335(—)	—(—)	335(—)
März	—(—)	—(—)	—(—)	6438(—)	972(—)	7410(—)
April	648(—)	—(—)	648(—)	8817 (1653)	511 (319)	9328 (1972)
Mai	3796(—)	71(—)	3867(—)	31079 (11350)	4198 (4412)	35277 (15762)
	4850(—)	71(—)	4921(—)	53868 (13003)	7680 (4731)	61548 (17734)

wovon Rheinverkehr 2544 (—)	Rheinverkehr 36123 (14568
wovon Kanalverkehr 2377 (—)	Kanalverkehr 25425 (3166)
4921 (—)	61548 (17734)

Die in den Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Totalziffern der korrespondierenden Monate des Vorjanres.

PERSÖNLICHES

Josef Schalscha †. Am 30. Juni 1926 verstarb im 69. Lebensjahre der Seniorchef der Reederei Josef Schalscha G. m. b. H., Breslau, Herr Josef Schalscha. Er hat vor fast 40 Jahren die seinen Namen tragende, vor einigen Jahren in eine G. m. b. H. umgewandelte Reederei gegründet und ihr bis in seinem letzten Lebenstage vorgestanden.

Dr. Peter Bruckmann, Ehrenbürger von Heilbronn. In der Generalversammlung der Neckar A.-G. in Heilbronn teilte Oberbürgermeister Beutinger mit, daß der Gemeinderat einstimmig beschlossen habe, Gemeinderat Dr. Peter Bruckmann in Anerkennung seiner Verdienste um die Stadt, insbesondere um den Neckar-Kanal, zum Ehrenbürger von Heilbronn zu ernennen.

BUCHBESPRECHUNGEN

„Das Verkehrswesen." Von Dr. R. van der Borght. 3. umgearbeitete Auflage. Leipzig 1925. Verlag C. L. Hirschfeld. 667 Seiten (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften in selbständigen Bänden. Abteilung I: Volkswirtschafts-Lehrband 7. Preis brosch. 18 Mk., geb. 22,50 Mk.

Die vorliegende 3. Auflage hält am Aufbau, Grundeinteilung und Grundauffassung der vorhergehenden Auflagen fest. An der Spitze steht ein Abschnitt über das Verkehrswesen im allgemeinen, dem in 5 Abschnitten eine Darstellung der einzelnen Verkehrszweige folgt: Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Wasserverkehr (bei dem in der Neuauflage die Behandlung der Seeschiffahrt zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit von der Darstellung der Binnenschiffahrt getrennt ist), Luft-, Post- und elektrischer Nachrichtenverkehr. Jeder dieser Abschnitte umfaßt gleichmäßig eine begriffliche und technische Analyse der Verkehrsmittel, eine Uebersicht über die historische Entwicklung, volkswirtschaftliche Bedeutung, Tarifpolitik usw. des betreffenden Verkehrszweiges. / Die Neuauflage bringt also in erster Linie neben einer Reihe von kleineren Verbesserungen und Textrevisionen die Fortführung der Darstellung bis zur Gegenwart. So werden insbesondere die zahlreichen technischen Verbesserungen bei dem Bau und Betrieb der Eisenbahn, Wasserstraßen und im Luftverkehr gebührend berücksichtigt. Besonders das Kapitel „Luftverkehr" hat eine wesentliche Verbesserung erfahren mit Rücksicht auf die gewaltigen Fortschritte, die in den letzten Jahren auf diesem Gebiete gemacht sind. / Das Buch bildet neben dem grundlegenden Sax'schen Werke mit seinem überreichlichen und übersichtlich geordneten Tatsachenmaterial eine der bedeutendsten Zusammenfassungen der Ergebnisse und Probleme auf dem Gebiete des Verkehrswesens.

Jahrbuch für den Rhein und die anschließenden Wasserstraßen 1925. Herausgegeben vom Partikulier-Schifferverband „Jus et Justitia" E. V., Duisburg-Ruhrort.

Das Jahrbuch enthält den Tätigkeitsbericht des Verbandes für das Jahr 1925 und bietet damit eine systematische Uebersicht über das vielseitige, weit über das ursprüngliche Interessengebiet hinausgehende Tätigkeits- und Arbeitsgebiet der Westdeutschen Partikulier-Schiffahrt in jenem an Enttäuschung und Schwierigkeiten reichen Zeitraum. Bei den im einzelnen behandelten Fragen kommt naturgemäß immer wieder die außerordentliche Notlage des Gewerbes zum Durchbruch, die zurzeit kaum mehr überboten werden kann. / Dem Buche, das wieder einen ausgezeichneten Einblick in die Verhältnisse dieses innerhalb der westdeutschen Binnenschiffahrt durchaus selbständigen Berufszweiges vermittelt, ist die gleiche wohlwollende Aufnahme zu wünschen, die das vorhergehende in so reichem Maße gefunden hat.

Zusammenfassende Darstellung von Schraubenversuchen. Von Dr.-Ing. Wilhelm Schmidt. DIN A 4, 16 Seiten mit 5 Abbildungen und 7 Tafeln. Preis brosch. RM. 4,—, 1926. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.)

Unsere Kenntnisse der Wirkungsweise von Schiffsschrauben haben Forscher wie Froude, Taylor und in letzter Zeit Schaffran durch umfangreiche, planmässige Versuche mit freifahrenden Modellpropellern bereichert. Die Ergebnisse dieser Forscher sind in einer überaus großen Anzahl von zeichnerischen Darstellungen niedergelegt, wodurch die Verwendung dieser Versuchsergebnisse in der Praxis naürlich erschwert wird. Aus diesem Grunde schlägt der Verfasser im vorliegenden Werke ein Darstellungsverfahren vor, das die Wiedergabe der bekannten (im Zusammenhang allerdings noch nicht veröffentlichten) Versuchsergebnisse von Dr. Schaffran mit Modellschrauben verschiedener Steigung, Flügelbreite, Flügeldicke und Flügelzahl in nur sieben übersichtlichen Tafeln ermöglicht, die der Arbeit beigegeben sind. Sie dienen zur Auswertung von Meilenfahrtergebnissen und zur Bestimmung einer günstigen Schiffsschraube bei gegebenen Konstruktionsbedingungen. Wie man bei der Herstellung derartiger Tafeln vorzugehen hat und wie sie zu benutzen sind, ist in dem Werke eingehend an Beispielen erläutert. Dabei ist auch angegeben, wie man eine Schraube zu entwerfen hat, damit sie auch nach Eintritt der Kavitation die vorgesehene Leistung erreicht. Damit ist ein Werk gegeben, das bei der Wahl der Abmessungen einer Schiffsschraube in allen im Schiffbau vorkommenden Fällen einen Anhalt zu bieten vermag. Bei der Darstellung selbst ist die dimensionslose Form gewählt worden, deren Vorzüge nicht umstritten sind.

Wasserbau in Bayern. Von Prof. E. W. Blisniak. Moskau 1926. 60 Seiten mit 70 Abbildungen.

Der als eifriges Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. bekannte Verfasser hat die Ergebnisse seiner vorjährigen Deutschlandreise — anläßlich der Münchener Hauptversammlung des Zentral-Vereins — in dem neuesten Heft (Nr. 31) der „Arbeiten des wissenschaftlich-technischen Ausschusses des Verkehrs-Volkskommissariats zu Moskau" niedergelegt. Der Inhalt gliedert sich in vier Hauptteile:

1. Allgemeine Daten,
2. Walchenseekraftwerk,
3. Ausbeutung der Wasserkraft der mittleren Isar,
4. Die Wasserstraße Rhein—Main—Donau.

„Lade-, Lösch- und Schleppbedingungen in den wichtigsten Rheinhäfen." Heft 12 der Materialien des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen e. V., Duisburg. Verlag: Rhein-Verlags-G. m. b. H., Duisburg. 62 Seiten. Preis 1,75 Mk.

Das Werk enthält eine Uebersicht über sämtliche für den Rheinverkehr in Betracht kommenden in- und ausländischen Lade-, Lösch- und Schleppbedingungen. Der 1. Teil umfaßt die deutschen Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes mit einer Tabelle für die Berechnung des Liegegeldes, ferner die Bedingungen für die Ruhrhäfen usw. Im 2. Teil sind die für Holland gültigen Bestimmungen, besonders die Rotterdamer und Amsterdamer Bedingungen und im 3. Teil die belgischen Bestimmungen wiedergegeben.

Untersuchungen über Wassermengen. 1. Essais comparatifs dans les canaux de fuite de l'usine d'Amsteg. 2. Le moulinet hydrométrique et la mesure de courants frès rapides par F. Kuntschen, Ingenieur. 3. Untersuchungen über hydrometrische Flügel von Dr. A. Strickler. Herausgegeben vom Eidgen. Departement des Innern (Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft Nr. 18, herausgegeben unter Leitung von Dr. C. Mutzner.

Die aus Anlaß der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel erfolgte Veröffentlichung enthält die neuesten Ergebnisse der auf diesem Gebiete in der Schweiz geführten Untersuchungen.

„Die Flußführer": Weser, Fulda und Werra. Verlag Dieck & Co. in Stuttgart. 68 Seiten mit 37 Lichtbildern und 8 Karten. Preis M. 8,—.

Der Führer kann jedem Wassersporttreibenden und Uferwanderer nicht genug empfohlen werden. Mit seinen 8 ausgezeichneten, vierfarbigen Karten, seinen prägnanten Fahrtanweisen und den Winken für die Unterkunft und die Aufbewahrung der Boote und daneben mit seiner durch 37 Lichtbilder veranschaulichten Beschreibung der landwirtschaftlichen und architektonischen Schönheiten des Landes dürfte er für die Ausübung des Wassersportes in dem behandelten Gebiete in der Tat unentbehrlich sein. Das Werk in seiner praktischen und schönen Ausstattung wird sich sicher viele Freunde erwerben.

Verwaltungsberichte der Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften.

Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Für das Jahr 1925 sind insgesamt 39 578 624 Rm. Löhne gegen 28 715 843 Rm. im Vorjahre nachgewiesen worden. Die gesamte Umlage betrug 653 987 RM. gegen 421 436 RM., auf 1000 RM. Lohn entfallen also 16,52 RM. gegen 14,68 RM. Nach dem Betriebsverzeichnis gehörten der Berufsgenossenschaft Ende 1925: 2887 Betriebe an gegen 2822 zu Ende des Vorjahres, somit mehr 65 Betriebe. Der gesamte Zugang war 209 Betriebe, der Abgang 144 Betriebe. / An Unfällen wurden im Jahre 1925 im ganzen 1234 gegen 897 Unfälle im Jahre 1924, somit 337 Unfälle mehr gemeldet. Zur erstmaligen Entschädigung gelangten 191 gegen 105 Unfälle im Jahre 1924, somit mehr 86 Unfälle. Die Zahl der Unfälle mit tötlichem Ausgang betrug 45.

Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Die Gegenüberstellung der Umlageziffern vor dem Kriege und nach Eintritt der stabilen Währung zeigt folgendes Bild:

1912	Mk. 680 302,69
1913	Mk. 779 780,95
1923	Mk. 563 879,05
1924	Mk. 560 495,32
1925	Mk. 657 575,26

Im Jahre 1925 verteilen sich die Beitragslasten wie folgt: Großbetriebe (über 50 Personen) 1 v. H., Mittelbetriebe (6—50 Personen) 6 v. H., Kleinbetriebe (—5 Personen) 93 v. H. / Die Durchschnittsbelastung für das Jahr 1925 beträgt 2,38 v. H. gegenüber 2,59 v. H. im Jahre 1924 und 3,50 v. H. im Jahre 1913. / Nach dem Betriebsverzeichnis gehörten der Berufsgenossenschaft Ende 1925 3 196 Betriebe an (gegenüber 3 132 im Jahre 1924). Die Zahl der versicherten Arbeitnehmer: 15 899, die Gesamtzahl der Arbeitstage 3 963 668 (gegenüber 4 060 077 im Jahre 1924), die Anzahl der Vollarbeiter 13 212 — 300 Arbeitstage ist gleich ein Vollarbeiter — (gegenüber 13 533 im Jahre 1924). / Die Zahl aller Verletzten, für welche im Laufe des Rechnungsjahres Unfallanzeigen erstattet worden sind, beträgt 1378 gegenüber 1059 im Vorjahre. Zur erstmaligen Entschädigung gelangten 134 gegenüber 87 Fällen im Jahre 1924. Die Zahl der Unfälle mit tötlichem Ausgang betrug 16 gegenüber 21 im Vorjahre.

Ostdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.

Zur Anmeldung gelangten im Berichtsjahre 630 Unfälle, von denen im Laufe des Jahres 91, das ist 14,44 v. H. zur Entschädigung kamen. Die Zahl der Unfälle mit tötlichem Ausgang betrug 19. Die Rentenlast betrug im Berichtsjahre 24 672,91 RM., (hiervon 14 141,55 RM. 1925 erstmalig festgestellte Verletztenrenten. / Insgesamt gehörten zu Ende des Berichtsjahres der Berufsgenossenschaft 5 481 Betriebe und 13 921 versicherte Personen an. / Von den im Berichtsjahr gezahlten Löhnen (16 413 234 RM.) entfallen auf die Betriebsart: Dampfschiffahrt und Dampffähre (Deckpersonal) 2 401 777 RM., Dampfschiffahrt und Dampffähre (Maschinenpersonal) 2 037 825 RM., Segelschiffahrt 7 368 251 RM.

Knoten, Spleißen und andere seemännische Handarbeiten. Von C. Renner. Verlag Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin, 61 Seiten mit 72 Abb., Preis 1,50 Mk.

Ueber die kleinen, zunft- und fachgemäßen Handgriffe der Seemannschaft herrscht in den Kreisen der Wassersporttreibenden häufig nicht die notnotwendige Klarheit. Auf diesem Gebiete bestand bisher in der Literatur eine Lücke. Das vorliegende kleine Buch füllt diese Lücke aus, indem es unter Beschränkung auf das Wichtigste in gemeinverständlicher und anschaulicher Form die auf diesem Gebiete für den Wassersporttreibenden notendigen Kenntnisse vermittelt.

Technisches Wörterbuch, enthaltend die wichtigsten Ausdrücke des Maschinen- und Schiffbaues. II.: Englisch—Deutsch. Von Erich Krebs, Zivilingenieur in Elbing. Zweite Auflage. 163 Seiten, Sammlung Göschen Bd. 396. Walter de Gruyter & Co., Berlin W 10 und Leipzig, 1926. Preis Rm. 1,50.

Das jetzt in 2. Auflage vorliegende Technische Wörterbuch Band II.: Englisch—Deutsch ist für den praktischen Ingenieur, den Dozenten und Studierenden technischer Hoch- und Mittelschulen bestimmt und bringt bei der Uebersetzung vom Englischen ins Deutsche die wichtigsten Fachausdrücke des Maschinen- und Schiffbaues. Während noch in der 1. Auflage bei diesen Bändchen auch die Fachwörter der Elektrotechnik zu finden waren, werden in der 2. Auflage diese Wörter in besonderen Bändchen erscheinen, sodaß die Anzahl der fachtechnischen Ausdrücke des Maschinen- und Schiffbaues bedeutend vergrößert werden konnte. Alle Ausdrücke sind in zweiundzwanzigjähriger Arbeit rein der Praxis entnommen, sodaß z. B. beim Uebersetzen von maschinenbautechnischen Bauvorschriften alle nötigen Fachwörter gefunden werden. /Die schiffbautechnischen Ausdrücke umfassen die wichtigsten Bezeichnungen aus der Theorie des Schiffes, dem praktischen Schiffbau und dem Baggerbau. Auch wurden einige Fachausdrücke des Ruder- und Segelsportes und der Nautik berücksichtigt.

Jahresbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau für das Jahr 1925.

Der Bericht gibt einen ausgezeichneten Ueberblick über die Oderschiffahrtsverhältnisse des vergangenen Jahres. Der Verkehrslage der Oderschiffahrt im allgemeinen, dem Talverkehr und Bergverkehr sowie dem Frachtenmarkt sind besondere Abschnitte gewidmet. Für die wichtigsten Häfen sind die Verkehrsziffern der letzen drei Jahre angegeben. Der Fortgang der Bauarbeiten zur Verbesserung der Oderwasserstraße wird auf Grund eines authentischen Berichtes der Oderstrombauverwaltung geschildert. Der Absatz über die Vereinstätigkeit gibt ein Bild von dem großen Aufgabenbereich des rührigen Vereins.

Brandenburgischer Oderverein e. V., Frankfurt an der Oder. Geschäftsbericht für die Jahre 1922 bis 1925 einschließlich.

Der Bericht gibt in knappen Strichen einen Rückblick auf die letzten vier Jahre Oderschiffahrt, speziell auf die Arbeiten des vor nunmehr fast acht Jahren gegründeten Brandenburgischen Odervereins. Der Internationalisierung der Oder sowie den Warthe- und Netzefragen ist, ebenso wie den Strombaufragen ein besonderer Abschnitt gewidmet. Der langjährige Geschäftsführer des Vereins, Stadtrat Dr. Müller, ist Anfang Februar d. Js. infolge seiner Wahl zum Oberbürgermeister in Höchst (Main) aus dem Amt geschieden.

Politischer Almanach 1926. Jahrbuch des öffentlichen Lebens, der Wirtschaft und der Organisation. Mit sachlicher Unterstützung von Behörden des Reiches, der Länder, der Städte und des Auslandes und vieler Verbände herausgegeben von Maximilian Müller-Jabusch. 8⁰, XXXII und 540 Seiten, gebunden M. 20,—. K. F. Koehler, Verlag, Berlin W 9 und Leipzig.

Müller-Jabuschs Jahrbuch, das für Deutschland ein Werk darstellt, wie es England und Amerika schon seit Jahrzehnten haben, kehrt erneuert und erweitert zum dritten Male wieder. Wenn es den Titel: „Politischer Almanach" trägt, so ist darunter Politik in weitestem Sinne zu verstehen, der auch Wirtschafts- und Sozial-Politik umfaßt. Ein Vorzug des Buches liegt in seiner absoluten Parteilosigkeit. Hier ist mit großem Geschick durch sinnreiches Zusammentragen von Angaben aus allen Gebieten, mit denen der Politiker, der Beamte, der Geschäftsmann, der Anwalt und alle sonst im öffentlichen Leben Stehenden, d. h. jeder Zeitungsleser, zu tun haben, ein nie versagendes Auskunftsbuch zusammengestellt, das dem Benutzer außerordentlich viel Zeit erspart. / Wer das Buch kennt, wird den neuen Band mit Befriedigung griffgerecht auf seinen Schreibtisch stellen und sich des stets bereiten Helfers freuen. Der neue Jahrgang ist vielfältig verbessert, ganze Kapitel sind neu, so eins über die Finanzen und Steuern, das gemeinverständlich alles Wissenswerte bringt.

Das Gothaische Jahrbuch für Diplomatie, Verwaltung und Wirtschaft 1926. (Bisher als „Diplomatisches Jahrbuch" des Gothaischen Kalenders II. Teil) Preis GM. 18,—, in Leinwand gebunden, rund 900 Seiten.

Das altbekannte Jahrbuch gibt eine Uebersicht über die politische und wirtschaftliche Organisation aller Staaten der Erde und ersetzt eine Bücherei von Nachschlagewerken. Die Zuverlässigkeit der Angaben ist durch die regelmäßige Mitarbeit sämtlicher zivilisierter Staaten gewährleistet. Das Jahrbuch bietet nicht nur den diplomatischen Aemtern und den Behörden, sondern allen Kreisen der Diplomatie, Verwaltung und Wirtschaft ein unentbehrliches Hilfsmittel. Die Brauchbarkeit hat sich im neuen Jahrgang noch wesentlich erhöht. Neben den inhaltlichen Verbesserungen (Beigabe von Karten usw.) wurde erstmalig eine grössere Type und größeres Format gewählt.

Anton Flettner, Mein Weg zum Rotor. Pappband 4 Mk., Leipzig 1926. Koehler & Amelang.

Der hohe Reiz der „Erinnerungen" Anton Flettners beruht in der Möglichkeit, den Schöpferwillen eines Erfinders auf seinen planmäßigen Gedankengängen zu verfolgen. Hierbei kommt der Laie wie der Fachmann zu seinem Recht. Die Ausführungen sind an sich volkstümlich gehalten, doch kann den Problemen an Hand der eingestreuten Textskizzen auch wissenschaftlich nachgegangen werden. 32 Seiten interessanter Abbildungen auf Kunstdruckpapier verschönen das Buch. / In Flettners Leben reiht sich Erfindung an Erfindung. Schon als Schüler erfand er die „drahtlose Fernlenkung", die er im Kriege in Gestalt eines ferngesteuerten Tanks praktisch verwertete. Sein Hilfssteuer für Großflugzeuge wurde allgemein eingeführt. Jahrtausendealte Traditionen brechend übertrug er seine in der Luft gewonnenen Erfahrungen auf das Schiffssteuer und erfand das „balancierte Ruder", das sich, in über 100 Fällen bewährt, dank seiner größeren Sicherheit und leichten Bedienung durchsetzen wird. Seine Erfahrungen auf dem Gebiete der Strömungswissenschaft führten ihn dann zur Verbesserung des Segels, auf dem Umweg über ein Metallsegel kam er zum Rotor, der nicht nur zum Antrieb von Schiffen, sondern auch zur Kraftgewinnung auf dem Lande verwendet werden soll. Noch in diesem Jahre gelangt ein Motorwindkraftrad in Berlin zur Aufstellung. Die äußerst geringe Angriffsfläche, die der Rotor orkanartigen Stürmen bietet, wird den Bau von Riesenwindkraftwerken ermöglichen, die eine Umwälzung auf dem Gebiete der Krafterzeugung zur Folge haben werden. / Man kann die Anschaffung dieses ebenso unterhaltenden wie lehrreichen, bei bester Ausstattung infolge hoher Auflage äußerst preiswerten Buches nur warm empfehlen.

Wirtschaftliches Verpacken. Von Prof. Dr.-Ing. E. Sachsenberg. DIN A 5, VIII/242 Seiten mit 343 Abbildungen und zahlreichen Uebersichtstafeln im Text. 1926. Preis geb. RM. 7,80. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.)

Die auf dem Wege vom Rohstoff bis zum Fertigfabrikat ständig in Erscheinung tretenden leicht vermeidbaren Kosten, deren Ursache unwirtschaftliches und unzweckmäßiges Verpacken von Waren aller Art ist, summieren sich überall in Handel und Industrie. Der Verfasser des vorliegenden Werkes hat in überaus geschickter Weise verstanden, das weit zerstreute und bisher noch nicht erfaßte Material zu einem festgefügten, übersichtlich und handlich dargebotenen Rüstzeug des Praktikers zu formen, das mit Recht die Bezeichnung „Handbuch für den täglichen Gebrauch in Handel und Industrie" verdient. Das wertvolle Buch wird bald zu einem unentbehrlichen Ratgeber für jeden rechnenden Kaufmann und Industriellen, für den Käufer und Verkäufer, Großhandel und Einzelhandel, für Exporteure und Importeure, für Spediteure, Lageristen und Verpacker, nicht zuletzt aber auch für den Konstrukteur und Reklamefachmann werden.

Bericht über die Tätigkeit des Vereins für die Interessen der rheinischen Braunkohlenindustrie e. V., Köln, in dem Geschäftsjahr 1925.

Nach einem allgemeinen Ueberblick ist der Hauptteil des Geschäftsberichtes der Kohlenwirtschaft, insbesondere den Fragen der Förderung und Herstellung des Absatzes und Versandes gewidmet. Neben dem Verkehrswesen ist auch den Arbeiter- und Angestelltenfragen sowie der Gesetzgebung ein eigenes Kapitel gewidmet. Eine Reihe äußerst übersichtlicher Schaubilder erläutert den beachtenswerten Bericht.

Gea-Karte von der Müritz. 1 : 35 000. Gea-Verlag G. m. b. H., Berlin.

Das Format 55 × 78 cm, zweckmäßig gelegt, gestattet die Handhabung der Karte dem Steuermann auch unter den schwierigsten Verhältnissen. Die Farben sind so angelegt, daß das Wissenswerte sofort ins Auge springt, alles Nebensächliche nur noch zur weiteren Orientierung da ist. Die Hauptmerkmale in der Horizontlinie der einzelnen Ufer sind als Vertonungen separat gebracht, entsprechend in der ebenen Wiedergabe rot, eine Neuerung, die schnellste Orientierung ermöglicht. Alle gefährdeten Stellen sind rot gekennzeichnet, die Gefahrenzone für Kiel- und Schwertboote fällt durch helle Wasserfärbung auf. Auch die übrigen Vorzüge der Müritz-Spezialkarte sind so groß, daß das neue Werk weitestgehend empfohlen werden kann.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Fortsetzung aus der Juni-Nummer.

Amsterdamsche Scheepsverband Bank.
(„De Telegraaf", Nr. 12 762, vom 4. 4. 26.)

Die nieuwe Rijnverbinding voor Amsterdam.
(„De Telegraaf", vom 11. 4. 26.)

Nederlands Rijnpolitik en de Surtaxe d'entrepôt.
(„De Telegraaf", Nr. 12 774, vom 17. 4. 26.)

Belgian News Antwerp versus Rotterdam.
(The Skandinavian Shipping Gazette", Nr. 14, vom 2. 4. 26.)

Trieste Historie. Het probleem van Amsterdams verbinding mit dem Rijn opnieuw commissoriaal gemaakt.
(„De Telegraaf", Nr. 12 778, vom 21. 4. 26.)

Engelsche en Continentale Haventoestanden.
Von C. Vermey („De Telegraaf", Nr. 12 778, vom 21. 4. 26).

Anvers contre Rotterdam.
(„Neptune", Nr. 244, vom 3. 4. 26.)

Le Traite hollandobelge.
Von Jules Sauerwein („Matin", vom 20. 3. 26).

Le port d'Anvers.
Von K. Bollengier, Ingenieur en Chef, Directeur des Travaux Maritimes („La Navigation du Rhin", Nr. 3, vom 15. 3. 26).

Le projet de Création d'un canal réunissant Liège et Anvers.
(„Chronique des Travaux Publics", Nr. 28, vom 7. 4. 26.)

Continental Port Rivalry Antwerp and Rotterdam surpassing the Port of Hamburg.
Von Dr. W. Geiling („The Scandinavian Shipp. Gazette", Nr. 15, vom 9. 4. 26).

Les nouvelles industries sur le canal maritime de Bruxelles.
(„Neptune" [Antwerpen], Nr. 248, vom 7. 4. 26.)

Les grands travaux au Nord d'Anvers.
(„Neptune", Nr. 246, vom 5. 4. 26.)

Der wahre Zweck des französischen Rhein—Seiten-Kanals.
Von Baurat Dr. Schneider, Herrenalb („Schwäbischer Merkur", Nr. 172, vom 15. 4. 26).

L'amenagement du canal du Rhône au Rhin.
(„La Journee industrielle", Nr. 2 474, vom 18. und 19. 4. 26.)

Die Balmebrücke über die Rhone.
Von Hajnal („Beton und Eisen", Berlin, Nr. 8, vom 20. 4. 26).

Von der Rechtsgeschichte des Eisernen Tores.
Von Dr. F. K. („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 9, vom 1. 5. 26).

Eine Konferenz über das eiserne Tor.
Von Dr. Alexander Szana („Berliner Börsenzeitung", Nr. 138, vom 23. 3. 26.)

All-America Canal neasure Schelved New Canadian Ship Canal.
(„The Scandinavian Shipping Gazette", Nr. 17, 23. 4. 26.)
Der Umbau des Wellandkanals.
(„Engineering", vom 9. 4. 26.)
De Verovering van Macao Nederlandsche Waterbouso in China.
Von Kunde („De Telegraaf", Nr. 12 785, vom 28. 4. 26).
Die Schiffahrt auf dem Dnjepr.
Von Dr. J. Schafarenko („V. D. I.", Berlin, Nr. 18, vom 5. 5. 26).
Zum Finanzproblem bei der neuen Reichsbahn.
Von Reichsbahndirektor Spieß („Frankfurter Zeitung", Nr. 270, vom 13. 4. 26).
Zweckmäßige Anlage und Bedienung der Anschlußgleise.
Von Reg. Baum. Rob. Jacki („Der Schiffsfrachtendienst", Hamburg, Nr. 16, vom 28. 4. 26).
Die Donauumschlagstarife.
Von Dr. rer. pol. Klaus Serrat, Ing. und Volkswirt R. D. V., München („Die freie Donau", Nr. 9, vom 1. 5. 26).
Pour une politique francaise de tarifs.
Von Max de Taureauld, Prof. an der Volkshochschule („Le Temps", Nr. 23 630, vom 25. 4. 26).
Wie können Verkehrswerbebroschüren wirksam gestaltet werden und auf welche Weise kann ihre Herausgabe am besten und billigsten erfolgen?
Von Eisenbahn-Inspektor Hans Seidlmayer, Regensburg („Die Reichsbahn", Berlin, Nr. 17, vom 28. 4. 26).
Die deutschen Seehäfenausnahmetarife. Der deutsche Standpunkt.
(„Economisch-Statistische Berichte", Nr. 536, vom 7. 4. 26.)
Die Mobilisierung der Güterwelt.
Von Werner Sombart („Die Reichsbahn", Nr. 24, vom 16. 6. 26).
Völkerbund und Wirtschaft.
Von Dr. Hans Adolf Herder, Hamburg („Wirtschaftsdienst", Nr. 20, vom 21. 5. 26).
Die Wasserstraßen Deutschlands. Ein Ueberblick über die fertigen, entstehenden und geplanten Binnenschiffahrtswege des Reiches.
Von Heinz Manthe, Boppard am Rhein („Schlesische Volkszeitung", Breslau, Nr. 226, vom 18. 5. 26).
Lage und Aussichten der deutschen Binnenschiffahrt.
Von Dr. Oskar von Hoffer, Berlin („Deutsche Schiffahrt", Berlin, Nr. 11, vom 1. 6. 26).
Das deutsche Wasserstraßennetz.
Von Dr. F. Dücker, Hamburg („Hamburger Fremdenblatt", Nr. 143, vom 26. 5. 26).
Die Landesanstalt für Gewässerkunde zu Berlin.
Von Dr. P. Martell („Preußisches Verwaltungsblatt", Nr. 24, vom 13. 3. 26).
Wasserstraße oder Uferstraße?
Von Zivil-Ing. Kühn, Spandau („Germania", Berlin, Nr. 220, vom 13. 5. 26).
Binnenschiffahrts-Subvention.
Von Dr. Ing. Gothein („Breslauer Zeitung", Nr. 266, vom 11. 6. 26).
Die Hilfsaktion für die Binnenschiffahrt.
(„Frankfurter Zeitung", Nr. 391, vom 29. 5. 26.)
Handelsschiffahrt und Hafenbau.
Von Senator Dr. Apelt, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Hafenbetrieb.
Von Dr. Dromke, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Der Wirtschaftskampf der Rheinschiffahrt.
(„Kölnische Zeitung", Nr. 425, vom 10. 6. 26.)
Fünfzig Jahre Rheinverkehr.
Von Dr. Walter Schmitz, M. d. Rwr. („Düsseldorfer Nachrichten", Nr. 226, vom 5. 5. 26).
Hundert Jahre deutsche Rheindampfschiffahrt.
Von Dr. G. Nonnenmacher, Köln („Der Rhein", Nr. 6, vom 10. 6. 26).
Zum 75jährigen Jubiläum der Rheinstrombauverwaltung.
Von Oberbaurat Stelkens, Strombaudirektor a. D., Koblenz („Der Rhein", Nr. 5, vom 10. 5. 26).
Die Rheinhäfen von Straßburg und Kehl.
(„Kölnische Zeitung", Nr. 333, vom 5. 6. 26.)
Der Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg.
Von Ch. Dantin („Le Génie Civil", Nr. 26, vom 26. 12. 25).
Gegen eine direkte Verbindung vom Rhein zur Schelde.
(„Düsseldorfer Nachrichten", Nr. 232, vom 8. 5. 26.)
Die ewige Arbeit der Rheinkommission.
(„Hamburger Fremdenblatt", Nr. 143 a, vom 26. 5. 26.)
Der Neckarkanal.
Von Oberreg. Rat F. Zimmermann („Rhein-Mainische Volkszeitung", Frankfurt a. M., Nr. 108, vom 11. 5. 26).
Die bayerischen Hafenämter am Rhein, Main und an der Donau, ihre Aufgaben und Beziehungen zu den Verladern.
Von Dr. Klaus Serrat, München („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 12, vom 15. 6. 26).
Der Hansakanal.
Von H. Piening, Essen („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen-Ruhr, Nr. 119, vom 23. 5. 26 und Nr. 133, vom 10. 6. 26).
Die künftige Gestaltung der deutschen Wasserwirtschaft.
Von Prof. Dr Ing. Zunker, Breslau („Mitteilungen der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft, vom 15. 5. 26).
Die Unter- und Außenweser.
Von Strombaudirektor L. Plate, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Bremen und die Binnenschiffahrt.
Von Dr. Flügel, Bemen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Die Bedeutung der Weserschiffahrt.
Von Dr. W. Flügel, Bremen („Schiffbau", Nr. 110, vom 19. 5. 26).
Bremen als Eisenbahnhafen.
Von Oberbaudirektor Tillmann, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Die bremischen Häfen.
Von Baudirektor Claussen, Bremerhaven, und Baudirektor Hacker, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Die neue Kajemauer an der Nordseite des Hafens II in Bremen.
Von Baurat Dr. Ing. Agertz, Bremen („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Der bremische Hafenbau.
Von Hafenbaudirektor Hacker, Bremen („Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 253/254, vom 51 5. 26).
Die Wehranlagen in der Weser bei Bremen.
Von Oberbaurat Kölle („Weser-Zeitung", Bremen, Nr. 253/254, vom 15. 5. 26).
Bremen und seine Häfen.
Von Martin Trojan („Verkehr und Bäder", Berlin, Nr. 21, vom 26. 5. 26.
Bilder vom Kanal-Neubau Wesel—Datteln.
Von Albert Schöler („Tremonia", Dortmund, Nr. 144, vom 29. 5. 26).
Bremens Wirtschaftsleben.
Von Handelskammer-Syndikus A. Ulaick („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Die Hochwassergefahren der Weser in Bremen.
Von Strombaudirektor L. Plate, Bremen („Die Weser", Bremen, Nr. 4, vom 15. 4. 26).
Der weitere Ausbau der Unterweser.
Von Strombaudirektor L. Plate, Bremen („Die Weser", Bremen, Nr. 5, vom 14. 5. 26).
Ueber die Wasserführung der oberen Weser.
Von Geh. Baurat Contag ,Berlin („Die Weser", Bremen, Nr. 5, vom 14. 5. 26).
Die Hafen- und Pieranlagen zu Brake.
Von Reg. Baurat Ohlenbusch, Brake („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 9, vom 7. 5. 26).
Die Freihafen-Elb-Brücke in Hamburg.
Von Oberbaudirektor Leo, Hamburg („Zentralblatt der Bauverwaltung", Nr. 19, vom 12. 5. 26).
Die Bedeutung des Mittellandkanals für die mittlere Ostmark.
Von 1. Bürgermeister Dr. Müller, Höchst a. M. („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Berlin als Hafenstadt.
Von Ludwig Fischer, Generalsekretär der Berliner Hafen- und Lagerhaus-A.-G. („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 143, vom 26. 5. 26.
Der Wasserflughafen Müggelsee.
(„Berliner Lokalanzeiger", Nr. 249, vom 29. 5. 26.)
Die Wasserführung der Oder unter besonderer Berücksichtigung des Jahres 1925.
Von Reg.- und Baurat Bartels, Breslau („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Odertalfahrt. Eine Oderreise von Cosel-Hafen bis Stettin.
Von Dr. M. L. Metzner, Breslau („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Die Oderschiffahrt und Oberschlesien.
Von Sylvius Schalscha, Breslau („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Die Entwicklung der Schleppschiffahrt auf der Oder.
Von Karl Krause, Breslau („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Oderumschlagsplätze — Oppeln.
Von Landesgerichtsrat von Stoephasius, Oppeln („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Oderumschlagsplätze — Breslau.
Von Hafendirektor Meuser, Breslau („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Stettin als Umschlagsplatz der See- und Binnenschiffahrt.
Von Dr. Emil Bartz, Berlin („Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 18, vom 12. 5. 26).
Die Zukunft der Donauschiffahrt.
Von Ministerialrat Dr. Mauritius von Domony, Budapest („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 10, vom 15. 5. 26).
Die Donaufrage.
Von Dr. Johann Granichstaedten-Czerva („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 11, vom 1. 6. 26).
Der niederländisch-belgische Schelde-Kanal.
(„Hamburger Fremdenblatt", Hamburg, Nr. 151 a, vom 3. 6. 26).
Der französische Rhein—Seiten-Kanal Straßburg—Basel und sein wahres Gesicht.
Von Baurat August Schneider, ehem. Leiter der Rheinregulierung in Elsaß-Lothringen („Kölnische Volkszeitung", Nr. 381, vom 26. 5. 26).
Le projet d'établissement du Grand Canal d'Alsace de Bale à Straßbourg.
Von Libault („La technique moderne", Nr. 4, 1926).
Navigation interieure Suisse.
(„Le Temps", Nr. 23 671, vom 5. 6. 26.)
Italienische Bahn- und Wasserstraßenprojekte.
(„Prager Presse", Nr. 150, vom 2. 6. 26.)
Der Handels- und Industriehafen zu Budapest.
Von Ministerialrat Elemér Sanjo, Budapest „Die freie Donau", Regensburg, Nr. 12, vom 15. 6. 26).
Die Versandung des Sulina-Kanals und der Standpunkt Rumäniens.
Von Dr. Eugen Kovacs, Bukarest („Die freie Donau", Regensburg, Nr. 12, vom 15. 6. 26).
Ein Wasserkraftwerk am Dnjepr.
Von Ing. A. Günther, Moskau („Die Wasserkraft", München, Nr. 11, vom 1. 6. 26).
Die Wasserwege in und der nördliche Wasserweg nach Sibirien.
Von Dr. Mertens („Zeitshrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", Nr. 21, vom 27. 5. 26).
Der Seespiegelkanal zwischen der Delaware- und der Chesapeake-Bai.
Von Eger („Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin, Nr. 18, vom 5. 5. 26).

Canadian News. Ausländische Schiffe im Verkehr mit den großen Seen.
(„The Scandinavian Gazette", Nr. 18, vom 30. 4. 26.)

Ingenieurbau und Landschaftsbild.
Von Dr. Wilhelm van Kampen, Dessau („Technik voran", Nr. 21, vom 28. 5. 26).

Motor-Feuerlöschhilfe.
Von Bruno Müller, Kiel („Das Schiff", Nr. 13, vom 18. 6. 26).

Der Freibord der Rheinkähne.
Von Schiffbauingenieur Otto Borrmann („Schiffbau", Berlin, Nr. 12, vom 16. 6. 26).

Der heutige Stand der Rotorfrage.
Von Dipl. Ing. Dr. W. Conrad, Berlin („Frankfurter Zeitung", Frankfurt, Nr. 406, vom 3. 6. 26).

Deutscher Schiffbau im zwanzigsten Jahrhundert.
Von Dr. Ing. Karl Comentz („V. D. I. Nachrichten", Berlin, vom 9. 6. 26).

Untersuchung des neuen Deutzer umsteuerbaren Schiffs-Dieselmotors.
Von Dr. Baer, Professor an der technischen Hochschule, Breslau („Schiffbau", Berlin, Nr. 110, vom 19. 5. 26).

Schiffspfandrechte als Subjekte der Aufwertung.
Von Dr. Loening, Jena („Verkehrsrechtliche Rundschau", Nr. 5, vom 25. 5. 26.

Der Gesetzentwurf über die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen.
Von Dr. Earth, M. d. R. („Börsen-Zeitung", Berlin Nr. 247, vom 1. 6. 26).

Die Hilfsaktion für die Binnenschiffahrt. Reformbestrebungen im deutschen Schiffshypothekenkredit.
Von Dr. Hans Heymann, Berlin („Frankfurter Zeitung", Frankfurt a. M., Nr. 358, vom 15. 5. 26).

Wiederaufleben des deutschen Schiffspfandbriefkredits auf Basis der Versicherung.
Von Dr. phil. Hans Heymann („Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer", Berlin, Nr. 11, 12. 6. 26).

Der Fürstenberger Schiffs- und Brückenunfall im Lichte der Rechtsprechung.
Geheimrat Schümann („Das Schiff", Nr. 11, vom 21. 5. 26).

Die Verladedokumente der Rheinschiffahrt.
Von Fritz Günther Burkhardt („Schiffahrt-Zeitung", Duisburg, Nr. 11, vom 27. 5. 26).

Die Bestimmung der Löschzeit nach dem Gewicht.
Von Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider („Das Schiff", Nr. 11, vom 21. 5. 26).

Probleme unserer Eisenbahnverwaltung.
(„Prager Presse", Nr. 145, 28. 5. 26).

Die Brennstoffwirtschaft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Von Reichsbahnrat Vogt, Breslau („Verkehrstechnik", Schriftlt. Geh. Baurat Dr. Ing. Kühne, Berlin, Nr. 22, vom 28. 5. 26).

Die Bedeutung der Staffeltarife für Süddeutschland.
Von Theodor Niebuhr, Nürnberg („Die freie Donau", Nr. 11, vom 1. 6. 26).

Monopolgelüste der Reichsbahn.
Von Max Menzel, Berlin ,(Der Jungdeutsche", Berlin, Nr. 116," vom 20. 5. 26.

Der Kohlentarif der Deutschen Reichsbahn und die Binnenschiffahrt.
Von Direktor O. Tillich, Mülheim/Ruhr („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen, Nr. 115, vom 19. 5. 26).

Die Beziehungen der Adriahäfen zu Süddeutschland.
Von Geheimrat Dr. von Donle, Regensburg („Bayerische Staatszeitung", München, Nr. 102, vom 5. 5. 26).

Wasserstraßen und Eisenbahn.
Von Generaldirektor Dr. Ing. e. h. Piatschek („Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 255, vom 5. 6. 26).

Die Reichsbahn als Erwerbsgesellschaft und Aufsichtsbehörde.
Von Dr. Wilhelm Mollat („Deutsche Wirtschafts-Zeitung", Berlin, Nr. 20, vom 20. 5. 26).

Die erste Anleihe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Von Reichsbahndirektor Prins („Die Reichsbahn", Nr. 23, vom 9. 6. 26).

Reichsbahn und Wirtschaft.
Von Dr. rer. pol. Dr. jur. Willi Böttger, Düsseldorf („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwalt.", Nr. 20, vom 20. 5. 26).

Die Einwendungen gegen den Staffeltarif.
Von Reg. Direktor Dr. Kurt Giese, Hamburg („Wirtschaftsdienst", Hamburg, Nr. 19, vom 14. 5. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Rhein—See-Konzern. Die vier zu dieser Gruppe gehörenden Gesellschaften: Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft in Köln, Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf, Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus-Akt.-Ges. bleiben für 1925 sämtlich dividendenlos. Für die vier Gesellschaften beträgt der Gesamtüberschuß 314 922 Mk. Die Berichte verweisen auf die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse, die besonders das Verkehrswesen schwer getroffen haben. Laut Bericht der Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft in Köln blieb insbesondere der Kohlenverkehr weit hinter den Erwartungen zurück. Auch der sonst in den Herbstmonaten von den Seehäfen ausgehende Verkehrsaufschwung traf im Jahre 1925 nicht ein. Der Frachtenmarkt wies im Zusammenhang mit der verminderten Güterbewegung Zahlen auf, die im Durchschnitt dem Stand der Vorkriegszeit gleichkamen, zeitweise noch unter diesem zurückwichen, so daß sich angesichts der vermehrten Betriebsausgaben nur mit Verlust arbeiten ließ. Ein Teil des Schiffparks mußte auf Wochen stillgelegt werden. Die im Schleppgeschäft erzielten Sätze waren völlig unzureichend, da stets ein übergroßes Angebot an Schleppkraft herrschte. Die Beschäftigung der Güterdampfer war mengenmäßig besser; das Ergebnis litt jedoch ebenfalls unter stark gesunkenen Frachtsätzen. Im Hafenumschlagsbetrieb waren wiederholt Streiks zu verzeichnen. Bei der Tochtergesellschaft der Rhein-See-Speditions-Gesellschaft m. b. H. in Köln wirkten sich die ungünstigen Verhältnisse ebenfalls sehr nachteilig aus, so daß auch sie wesentlich schlechter als im Vorjahre abgeschnitten hat. Der Wettbewerb der Deutschen Reichsbahn wurde bei zunehmender Verkehrsstille doppelt drückend empfunden. Die Bemühungen, durch Wasserumschlagstarife der Rheinschiffahrt ihr angestammtes Einflußgebiet zu erhalten, blieben im großen und ganzen ergebnislos. Für die Gesellschaft ergibt sich ein Ueberschuß von 169 241 M., wovon nach Abschreibungen von 165 800 M. 3 400 M. vorgetragen werden sollen. In der Bilanz für 31. Dezember 1925 hat das Schiffskonto eine Erhöhung gegen das Vorjahr von 2,6 Mill. Mark auf 3 377 226 M. erfahren. Wertpapiere und Beteiligungen weisen mit 2 604 533 M. (2 309 895 M) wie Schuldner mit 3 921 632 M. (3 644 270 M.) eine geringfügige Erhöhung auf. Das Aktienkapital ist durch H.-V.-Beschluß vom 9. Dezember 1925 von 3 150 000 auf 6,3 Mill. Mark erhöht worden. Die Rücklage blieb mit 495 000 M. unverändert. Für Schiffshypotheken wurde mit 913 512 M. (1 117 800 M.) ein verminderter Betrag ausgeworfen. Gläubiger konnten von 3 988 876 M. auf 2 461 708 M. herabgesetzt werden. / Die Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Düsseldorf bezeichnet das Geschäftsjahr 1925 infolge des gänzlichen Zerfalls des Lagergeschäfts als außergewöhnlich ungünstig. Im Massengutverkehr war ein erschreckender Rückgang zu verzeichnen. Die geringe Steigerung im Stückgutverkehr konnte wegen der niedrigen Gebührensätze keinen Ausgleich bringen. Der Ueberschuß beläuft sich auf 22 070 M. In der Bilanz für 31. Dezember stehen Schuldnern von 96 363 M. Gläubiger von 182 199 M. gegenüber. / Der Bericht der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft beklagt gleichfalls die Herabsetzung des Frachtenstandes unter die Betriebskosten, trotzdem die Beförderungszahlen eine größere Höhe als im Vorjahr aufweisen. Das Speditions- und Lagergeschäft war den Auswirkungen der schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse unterworfen. Der früher so blühende Sammelverkehr verkümmert wegen der Tarifbildung der Reichsbahn immer mehr. Das Ergebnis der Filialen blieb hinter dem früheren Jahre zurück. Aus dem Ueberschuß von 87 125 M. sollen nach Abschreibungen von 85 290 M.1 835 M. vorget agen werden. In der Bilanz betragen Schuldner 1 116 118 M., Gläubiger 1 425 396 M. Bei der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G. errechnet sich ein Ueberschuß von 36 485 M. Laut Bericht erfuhr der Rohstoffmassenverkehr nicht unerhebliche Einschränkungen. Die Frachten konnten nicht befriedigend gestaltet werden. Das Lagergeschäft hat seine Bedeutung ganz verloren. Den Schuldnern von 1 232 404 M. stehen Gläubiger von 895 649 M. gegenüber. Die Hauptversammlungen der vier Gesellschaften fanden am 30. Juni 1926 unter dem Vorsitz von Bankier Karl Th. Deichmann (Köln) in Köln statt. In allen Versammlungen wurde der dividendenlose Abschluß genehmigt und der Verwaltung Entlastung erteilt. Bei den Aufsichtsratswahlen wurden bei der Rhein- und Seeschiffahrts-Ges. Geh. Oberbergrat Flemming (Berlin) sowie Wilhelm v. Mallinckrodt (den Haag) neugewählt, bei der Mannheimer Lagerhaus-Ges. Oberbergrat Walter Baelz (Herne). In den Aufsichtsrat der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G. wurde Reichsbahnoberrat Dr. Ernst Adolph (Essen) neugewählt. Oberbergrat Heinrich Tegeler (Recklinghausen), der dem Aufsichtsrat der drei genannten Gesellschaften angehörte, ist durch Tod ausgeschieden. Bei der Niederrheinischen Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft fanden Aufsichtsratswahlen nicht statt.

Mannheimer Rheinschiffahrts-Konzern. Die Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel in Mannheim und die Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport in Mannheim legen ihre Geschäftsberichte für 1925 vor. Die Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel bleibt für das Geschäftsjahr 1925 dividendenlos. Der Abschluß zeigt im Vergleich mit dem Vorjahre folgendes Bild:

	1925 M.	1924 M.
Bruttoüberschuß	835 144	1 104 145
Unkosten	598 490	729 324
Abschreibungen	250 102	356 765
Verlust des Geschäftsjahres	13 448	—
Gewinn des Geschäftsjahres	—	18 056
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	18 056	—
Verfügbarer Ueberschuß	4 608	18 056

Der Ueberschuß wird wieder auf neue Rechnung vorgetragen. In der Bilanz erscheinen:

	31. 12. 25 M.	31.12. 24 M.	1. 1. 24 M.
Aktiva:			
Schiffspark	2 526 284	2 831 519	2 831 519
Gebäude	692 537	713 956	712 795
Krane, Geräte, Wagen	296 331	328 145	320 025
Grundstück Rheinau	173 171	176 171	176 671
Beteiligungen und Wertpapiere	669 103	639 683	408 813
Inventar	15 000	15 000	15 000
Kasse	39 408	41 402	30 079
Wechsel	140 154	9 366	128
Debitoren	2 837 210	4 421 667	1 042 282
Mobilien	8 780	8 780	—
Material und Kohlen	108 042	7 103 227	—
Deckkleider	8 592	—	—
Passiva:			
Aktienkapital	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Kreditoren	3 259 901	4 882 401	1 536 817

Dem Geschäftsbericht entnehmen wir: Die Abschreibungen können nicht in der Höhe des letzten Geschäftsjahres vorgenommen werden, da das Bruttoergebnis infolge des Darniederliegens der Rheinschiffahrt es nicht zuläßt. Im Laufe der letzten Jahre haben wir unseren Schiffspark einschl. Schleppkraft wieder ergänzt; auch sind unsere Umschlagseinrichtungen, Lagerhäuser und Lagerplätze technisch vollständig auf der Höhe. Unser schwimmendes Material ist mit allen technischen Einrichtungen der Neuzeit versehen. Um so mehr ist es zu bedauern, daß durch die Verhältnisse, die nicht durch uns zu vertreten sind, das Ergebnis nicht diesen Einrichtungen, der Leistungsfähigkeit und aufgewandten Mühe entspricht. Der Rheinwasserstand war während des Berichtsjahres im allgemeinen normal. Nur von der zweiten Hälfte Juli bis Anfang August und Dezember fiel das Wasser vorübergehend; dann mußten im Dezember die Fahrten einige Tage wegen Eis unterbrochen werden. Es fehlte in der Hauptsache an den Gütermengen,

um den vorhandenen Schiffsraum zu beschäftigen, wodurch ein Tiefstand der Frachten eintrat, der den Selbstkosten nicht annähernd entsprach. Die Unkosten haben sich gegenüber den Vorkriegszeiten auf 150 % erhöht; bei den Löhnen für die Schiffsbemannung ist die Steigerung noch größer. Dagegen sind die Frachten wieder auf den Stand von 1914 zurückgegangen, teilweise sind heute noch niedrigere Frachten zu verzeichnen als in den Vorkriegsiahren. Dieses Mißverständnis mußte sich natürlich im Ergebnis auswirken. Der Mangel an Transportgut hat u. a. als Ursache: 1. die Konkurrenz der Bahn, worüber noch nähere Ausführungen folgen; 2. die Tatsache, daß die gesamte deutsche Wirtschaft noch nicht im Gange ist; 3. den beträchtlichen Ausfall in der Getreideeinfuhr, hervorgerufen durch den guten Ausfall der deutschen Inlandsernte: 4. die neu entstandene ausländische Konkurrenz, insbesondere im Verkehr nach Straßburg und Schweiz, und 5. nicht zuletzt die Valutaverhältnisse in den Nachbarstaaten, die es ermöglichen, ab den Mittelmeer- und Nordseehäfen direkte Bahnverladung größerer Mengen Import- und Exportgüter nach und von der Schweiz vorzunehmen. In unserem letztjährigen Geschäftsbericht haben wir schon auf die furchtbaren Folgen der Tarifpolitik der Deutschen Reichseisenbahnen hingewiesen. Trotz der bestehenden Staffeltarife folgt ein Seehafen-Ausnahmetarif dem anderen mit dem Ziel, die Güterbewegung in der Ein- und Ausfuhr von den Rhein-Seehäfen abzulenken. Dem dringenden Verlangen der süddeutschen Wirtschaft und der Rheinschiffahrtstreibenden Wasserumschlagstarife einzuführen, steht man nach wie vor ablehnend gegenüber. Die jetzige Tarifpolitik der Eisenbahn bringt der deutschen Binnenschiffahrt ungeheuren Schaden, ohne daß die Wirtschaft davon Nutzen hätte. Es unterliegt heute gar keinem Zweifel, daß sowohl die Hoffnungen der Bahn, durch dieses neue Tarifsystem den Güterumlauf zu vermehren, als auch die Erwartungen der Wirtschaft (Industrie und Handel) sich nicht erfüllten. Soweit Nachprüfungen über den Güterumlauf gegenwärtig bekannt sind, ist bestätigt, daß die überwiegenden Gütermengen innerhalb der nahen Entfernungen sich bewegen und somit unter die hohen Staffelsätze fallen. In Baden entfallen von sämtlichen der Bahn übergebenen Gütermengen etwa 70 bis 80 % auf eine Entfernung von 100 km und nur 20 bis 30 % haben eine größere Entfernung als 100 km aufzuweisen. Es wäre deshalb außerordentlich erwünscht, wenn eine gründliche Nachprüfung über die Auswirkung des ganzen Tarifsystems bei Handel und Industrie erfolgen würde. Der im Staffeltarifsystem liegende Vorteil einer Frachtverbilligung für größere Entfernungen tritt bekanntlich erst bei einer Entfernung von 300 km ein. Während sich die Durchschnittsentfernung des Güterumlaufs kaum erhöht hat, hat die Bahn auf der anderen Seite bei den nahen Entfernungen ebenfalls Verluste zu verzeichnen durch die Abwanderung großer Mengen auf den Autoverkehr der Landstraße. Für die Schiffahrt ist es aber leider eine unumstößliche Tatsache, daß ihr dieses Tarifsystem enorme Nachteile zufügt. / Ein Weiterbestand der Schiffahrt ohne Aenderung der Verhältnisse, zumindesten ohne die Einführung von Wasserumschlagtarifen ist in Frage gestellt. Infolge der günstigen Verkehrslage am Rhein siedelte sich in Mannheim Industrie an, der Handel entwickelte sich, die Häfen brachten Verkehr, die großen Lagerhäuser und Lagerplätze waren die Stapelplätze für Getreide, Kohlen und andere Kaufmannsgüter, die Eisenbahn begünstigte diesen Umschlags- und Lagerplatz mit Zu- und Ablauftarifen; die Industrie im ganzen Lande stellte sich für den Bezug ihrer Rohstoffe aus dem Auslande auf den Rheintransport ein, desgleichen für den Export der Fabrikate und Handelswaren. Heute dagegen gibt eine Fahrt durch die Mannheimer Häfen ein trauriges Bild über den derzeitigen Zustand, und wenn diese großen Hafenanlagen wiederholt als „Friedhof" bezeichnet worden sind, so muß man zugeben, daß das Stilliegen so vieler Umschlagseinrichtungen diesen Ausdruck zu rechtfertigen vermag. So ist infolge einer verkehrten Politik das blühende Leben aus den Mannheimer Häfen verschwunden. Wäre dieses Schicksal der Rheinschiffahrt herbeigeführt durch Mangel an Leistungsfähigkeit oder durch Rückständigkeit ihres technischen Betriebes, so müßte sie das Schicksal hinnehmen und man könnte über sie zur Tagesordnung übergehen. Von all dem ist aber gar keine Rede, die Schiffahrt steht in einem Kampfe mit ungleichen Waffen. Diese ungleichen Waffen bestehen darin, daß die Bahn eine Monopolstellung inne hat und diese in ihrer Tarifpolitik gegen die Schiffahrt ausnützt. Dabei liegt eine Revision des derzeitigen Eisenbahntarifsystems im Interesse von ganz Süddeutschland und nicht allein im Interesse der Rheinschiffahrt. Die Lage hat sich auch im neuen Jahr nicht gebessert, im Gegenteil, die Verhältnisse haben sich noch mehr zugespitzt, sodaß von einem Gewinn in den ersten Monaten keine Rede sein kann." — Die

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport

bleibt ebenfalls für das Geschäftsjahr 1925 dividendenlos. Der Abschluß zeigt im Vergleich mit dem Vorjahre folgendes Bild:

	1925 M.	1924 M.
Bruttoüberschuß	607 593	984 637
Unkosten	394 770	609 816
Abschreibungen	247 932	332 933
Verlust des Geschäftsjahres	35 109	—
Gewinn des Geschäftsjahres	—	41 888
Gewinnvortrag aus dem Vorjahre	41 888	—
Verfügbarer Ueberschuß	6 779	41 888

Der Ueberschuß soll wieder auf neue Rechnung vorgetragen werden. In der Bilanz erscheinen:

Aktiva:	31. 12. 25 M.	31. 12. 24 M.	1. 1. 24 M.
Schiffspark	2 382 330	2 691 580	2 691 580
Gebäude	174 054	179 437	169 506
Kranen, Geräte, Wagen	166 812	182 996	141 500
Materialien und Kohlen	74 771	57 500	53 121
Inventar	15 000	15 000	15 000
Beteiligungen und Wertpapiere	636 480	723 699	247 131
Kasse	83 237	7 941	4 327
Debitoren	3 423 806	2 977 253	1 579 269
Passiva:			
Aktienkapital	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Kreditoren	2 701 779	2 460 586	901 434

Der Geschäftsbericht für 1925 enthält die gleichen Ausführungen wie der Bericht der Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel in Mannheim. / In den Hauptversammlungen wurde der Abschluß der beiden Gesellschaften genehmigt. In der Generalversammlung der Badischen A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport waren 3 039 Stimmen, in der der Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel 3 405 Stimmen vertreten. Der aus dem Aufsichtsrat der letzteren ausscheidende Generaldirektor Kruse (Köln) wurde einstimmig wiedergewählt. Die Wahl des Aufsichtsratsmitgliedes Großkaufmanns Max Wolf (Mannheim), bei der im vorigen Jahre ein Formfehler unterlaufen war, wurde bestätigt. Oberbergrat Otto von Velsen (Generaldirektor der Hibernia in Herne) wurde neugewählt.

Rhein-Main-Donau A.-G. Da sich die Gesellschaft weiterhin im Baustadium befindet, sieht sie in hirem Bericht für das Jahr 1925 wieder von der Aufstellung einer Gewinn- und Verlustrechnung ab. Die Baukosten abzüglich der Ueberschüsse aus den Kraftwerken und der Aktivzinsen wurden bei Bauanlagen verbucht; diese sind gegenüber dem Vorjahre erheblich, von 25,28 auf 44,05 Mill. (einschl. Inventar) in der Bilanz gestiegen. Von dem Mehrbetrag entfallen auf die Aufwendungen für die fertiggestellten und in Ausführung begriffenen Bauwerke sowie für die unmittelbar zur Ausführung nötigen Grundstücke und für das Bauinventar 14 Mill., der Rest umfaßt die Ausgaben für Projektierung und Verwaltung abzüglich der Betriebsüberschüsse der Kraftwerke, ferner die Schuld- und Bauzinsen abzüglich der Aktivzinsen, das Disagio der Auslandsanleihe von 1925 mit 2 646 000 RM., sowie die sonstigen Geldbeschaffungskosten und den Betrag für die Mehraufwertung der 5proz. Schuldverschreibungen von 1922. Die Höhe des Postens „Kassabestand, Bank- und Postscheckguthaben" mit 25,87 (i. V. 3,94) Mill. erklärt sich aus der Verpflichtung der Gesellschaft, den Erlös der Auslandsanleihe bis zur Verwendung für Bauzwecke für die allgemeine Wirtschaft bereitzuhalten. In den 0,18 (0,03) Mill. Beteiligungen sind die Anteile an der Rhine-Maine-Danube Canal Company Ltd. in London, der Wasserstraßenbahn-Gesellschaft Hamburg und der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken G. m. b. H. enthalten. Effekten sind mit 0,37 (0,39) Mill. bewertet. Andererseits erscheint neu die genannte Dollaranleihe mit 25,2 Mill. RM., von der die erste Rate am 1. März 1926 fällig war. Darlehen von Reich und Bayern werden mit 29,89 (16,52) Mill., die langfristige 5proz. Bankschuld unverändert mit 2,90 Mill., sonstige Schulden mit 0,51 (0,28) Mill. ausgewiesen. Die Zinsrückstellungen belaufen sich auf 0,74 (0,09) Mill.

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Amme-Luther-Werke Braunschweig der „Miag" Mühlenbau und Industrie A.-G. Abt. Luther bei, der die Vorteile des von dieser Firma hergestellten fahrbaren Säcke-Stapel-Elevator anschaulich vor Augen führt.

33. Jahrgang
20. August 1926
Heft 8

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN

HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

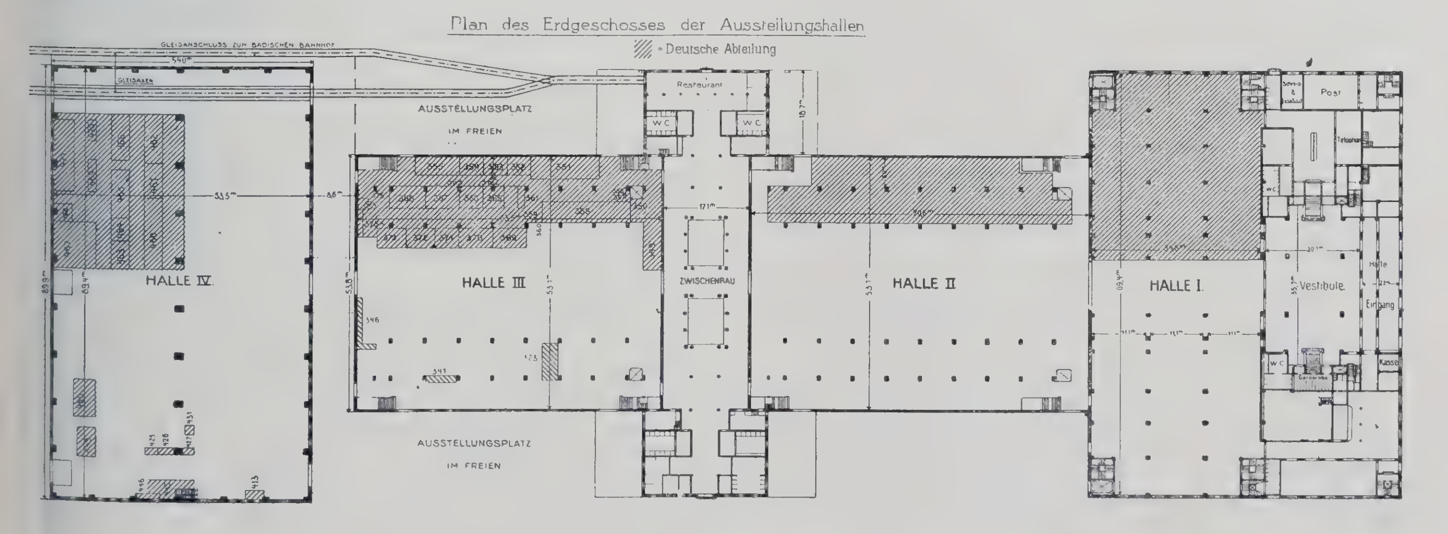
Die Binnenschiffahrt auf der Internationalen Ausstellung zu Basel

Vom Geheimen Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau.

Die Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung ist bekanntlich am 1. Juli in den 4 Hallen des Meßpalastes von Basel eröffnet worden und erfreut sich eines überaus regen Besuches. Nachstehender Grundriß der Ausstellungsräume des Erdgeschosses läßt den Umfang der Gesamtausstellung, sowie in den schraffierten Teilen die starke Beteiligung Deutschlands erkennen.

Wir beschränken uns in dieser Betrachtung auf die Binnenschiffahrt, wenngleich ein erheblicher Teil der Schau der Wasserkraftnutzung gewidmet ist. Es war ein richtiger Gedanke, die beiden Hauptgebiete der Wasserwirtschaft, die Schiffahrt und die Kraftnutzung aller Länder im Zusammenhang mit der Gewässerkunde zur Darstellung zu bringen. Bei den vielen Berührungspunkten der Schiff-

Plan des Erdgeschosses der Ausstellungshallen



fahrt mit der Kraftnutzung, die sich bei dem Ausbau der Wasserläufe ergeben, ist es als ein besonderes Verdienst dieser Ausstellung anzusehen, daß sie der Allgemeinheit in übersichtlicher Weise zur Kenntnis bringt, in welcher Art in den verschiedenen Ländern die wasserwirtschaftlichen Fragen und die Gegensätze zwischen den Forderungen des Verkehrs und des Kraftgewinnes behandelt werden bezw. gelöst worden sind. Die Binnenschiffahrt steht auf dem Standpunkt, daß sie im Allgemeinen die Wasserkraftnutzung als ein Mittel zur Erleichterung der Finanzierung des Gesamtunternehmens begrüßt. Sie muß aber fordern, daß eine Wasserkraftnutzung an schiffbaren Gewässern nur insoweit stattfindet, als das öffentliche Verkehrsinteresse dadurch nicht beeinträchtigt wird. Sie verlangt daher unter anderem, daß an den Staustufen große erweiterungsfähige Schiffsschleusen angelegt werden und daß in dem Querschnitt der Werk- und Seitenkanäle die Wassergeschwindigkeit eine gewisse Grenze nicht überschreitet.

Die einzelnen Staaten haben sich in sehr ungleicher Weise mit ihren Darbietungen auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt beteiligt. England und Amerika sind überhaupt nur dem Namen nach auf der Ausstellung vertreten. In erster Reihe haben die Rheinuferstaaten: die Schweiz, Deutschland, Frankreich und Holland, ihre wasserwirtschaftlichen Verhältnisse, ihre Strom-, Kanal- und Hafenbauten und ihre Zukunftprojekte zur Schau gestellt und zwar nicht allein am Rhein, sondern auch in ihren übrigen Stromgebieten. Was die Donau betrifft, so haben Bayern, Oesterreich und Ungarn wertvolle Beiträge bezüglich des Stromausbaues und des Schiffahrtsbetriebes geliefert. Auch unsere östlichen Nachbarn, die Tschechoslowakei und Polen, sind mit ihren Schiffahrtsanlagen und mit ihren für Deutschland sehr beachtenswerten Kanalprojekten hervorgetreten. Italien zeigt den besonders in der Lombardei großzügig in Angriff genommenen Ausbau seines Wasserstraßennetzes. Aus dem Vergleich mit dem von den übrigen Ländern ausgestellten Material ergibt sich, daß Deutschland, trotz des verlorenen Krieges, seine bisherige führende Stellung im Ausbau von Wasserstraßen und im Betrieb der Binnenschiffahrt behauptet hat.

Wir beginnen daher mit Deutschland, d. h. mit der Wanderung durch die vom Reichsverkehrsministerium würdig ausgestatteten und reichlich gefüllten Räume, die ihrem Umfang nach auf dem Grundrißplan schraffiert sind. An die in den Hallen I und II einheitlich zusammengefaßte Ausstellung des Reiches schließen sich die Sonderausstellungen der größeren Hafenstädte, Schiffahrtunternehmungen und Industriefirmen in den Hallen III und IV an.

Betritt man von der Eingangshalle aus die Halle I, so fällt das große Diorama vom Binger Loch in die Augen, welches die Schwierigkeiten der Schiffahrt durch bewegliche Schleppzugfahrten veranschaulicht. Daneben steht das Modell eines Taucherschachtes und eines Kran- und Werkstättenschiffes der Rheinstrombauverwaltung. Eine große Anzahl von Karten und Plänen zeigt, wie der Rheinstrom im Laufe der Zeit in seiner Schiffbarkeit verbessert worden ist. An einer Querwand befindet sich eine große, von Professor Seewald-Köln in mittelalterlicher Art gemalte Karte des gesamten deutschen Wasserstraßennetzes. Auf ihr sind die einzelnen Wasserstraßen nach der Größe der auf ihnen verkehrenden Schiffe und nach ihrer Verkehrsleistung kenntlich gemacht. Sie bringt auch in künstlerischer Form und in sinnfälliger Weise die Dringlichkeit einer Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Schiffahrtsstraßen zum Ausdruck. Besonderes Interesse erregt allgemein die 16 m lange Fußbodenkarte des Rheins vom Bodensee bis zur holländischen Grenze. Sie ist vom Frankfurter Maler Brust in Oel gemalt und es zeigt sich durch farbige Leuchtpunkte die im Rheingebiet angesiedelte Industrie. Statistische Schaubilder zeigen die Entwicklung der Rheinflotte von 1855—1925 und die Entwicklung des Hafenverkehrs aller Rheinhäfen. Aus einem großen Reliefplan der Duisburg-Ruhrorter Häfen ersieht man die Größe derselben und den Umfang ihrer Umschlagseinrichtungen. Der Umschlag von 27,3 Millionen t in 1913 war auf 3,4 Mill. t in 1923 gesunken, hat sich aber 1925 schon wieder auf 22,5 Mill. t gehoben. Ein Schaubild der Hafenanlagen von Mannheim und Ludwigshafen, gemalt nach Art von Fliegeraufnahmen vom Professor Haueisen-Karlsruhe, zeigt den Umfang und die Einrichtungen dieses großen Hafen- und Stapelplatzes von Süddeutschland. Hieran schließt sich die geplante Rhein—Neckar—Donauwasserstraße, deren Längenschnitt sich an den Wänden des Raumes mit allen ihren Staustufen entlang zieht und deren erste Staustufe bei Heidelberg schon zur Ausführung gelangt ist. In einem Uebersichtsplan sind ferner die verschiedenen Linien für eine Kanalisierung der oberen Donau dargestellt, ohne welche der Neckar-Kanal als Durchgangsstraße keinen wirtschaftlichen Wert haben würde. In dem anschließenden Raum ist die wichtige Rhein—Main—Donau-Wasserstraße in zahlreichen Plänen und Bildern zur Schau gestellt. Die beiden großen Modelle der Mainstufe bei Viereth und der im Bau begriffenen Kachletstufe bei Passau beweisen, daß die neue Schiffahrtstraße, die hier als bekannt vorausgesetzt werden darf, sich tatsächlich im Bau befindet. Weiterhin sind auch die westdeutschen Kanäle in zahlreichen Plänen dargestellt, darunter befindet sich ein großes Schaubild des Rhein—Herne-Kanals, der neuen Schachtschleuse bei Henrichenburg, der Kanalkreuzung mit der Weser bei Minden und der im Bau begriffenen Schleusenanlage bei Anderten, welche im Vorjahr auf der Münchener Ausstellung durch ein großes Modell bekannt geworden ist. Die geplante Weserkanalisierung Minden—Bremen mit ihren 7 Staustufen ist in einem Uebersichtsplan ausgestellt, ihm gegenüber zeigt der Weserbund in einer wirkungsvoll gemalten Wandkarte den Nord—Süd-Wasserweg von der Weser über die Werra zum Main und zur Donau. Den Lesern dieser Zeitschrift dürften die Stromverhältnisse und die Kanäle Norddeutschlands im Allgebeinen bekannt sein, so daß auf die Darbietungen aus dem Stromgebiet der Elbe und Oder hier nicht im einzelnen eingegangen wird. Bemerkt sei aber, daß das bereits in München ausgestellte, große Modell des Schiffshebewerkes bei Niederfinow allgemeine Bewunderung findet. Auch das Modell eines Eisbrechdampfers bei der Arbeit wird sehr beachtet. Man sieht, wie der Dampfer durch Auflaufen infolge seines Gewichtes die Eisdecke zertrümmert und wie hinter ihm die gebrochenen Eisschollen zum Abtrieb kommen. Ein großes Modell von der Befeuerung des Schiffahrtsweges Stettin—Swinemünde läßt durch seinen Betrieb erkennen, wie die Schiffe sicher durch das schwierige Fahrwasser geleitet werden können. Auf die große Anzahl ausgestellter Schiffsmodelle aus allen Stromgebieten kann hier nicht näher eingegangen werden. Eine Uebersicht über den Bestand der deutschen Binnenflotte zeigt, daß die Zahl der Schiffe sich von 17 653 im Jahre 1877 auf 29 533 im Jahre 1913, also um 67 %, die Tragfähigkeit aber in demselben Zeitraum von 1,4 Millionen t auf 7,4 Millionen t, also um 429 % erhöht hat. Die Zahl der Schiffe mit eigener Triebkraft hat sich von 570 mit 35 000 PS auf 4 491 mit 611 000 PS gehoben. Während des Krieges sind allerdings zahlreiche Schiffe in Verlust geraten, auch mußten laut Friedensdiktat 966 000 t Kahnraum abgegeben werden, so daß die deutsche Binnenflotte doch gegenwärtig, trotz zahlreicher Neubauten, kleiner ist, als vor dem Kriege.

Die Deutsche Ausstellung erstreckt sich auch auf die wissenschaftlichen Arbeiten der verschiedenen Versuchsan-

stalten. So gibt die Pr. Landesanstalt für Gewässerkunde interessante Mitteilungen über die Wasserführung der Ströme, auch über das diesjährige große Rheinhochwasser. Die Pr. Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau hat nicht bloß die Ergebnisse ihrer Untersuchungen auf dem Gebiet des Schiffbaues, sondern auch Modelle von Schiffsschleusen ausgestellt. An dem betriebsfähigen Modell einer Schleuse nach alter Bauart und einer gleichen mit neueren Füllungseinrichtungen sieht man, wie ruhig sich das Schiff hierbei verhält, während bei der alten Bauart große Schwingungen und Trossenbeanspruchungen zu beobachten sind. Ganz besonderes Interesse erweckt das große Modell einer „Schleusung ohne Aufenthalt". Bei dieser Anlage bleibt der Schleppzug in der etwa 800—1000 m langen Kammer in Fahrt, während zu derselben Zeit sich das Obertor und Untertor öffnet oder schließt und damit die Füllung oder Entleerung bewirkt. Ist der Schleppzug am Ober- oder Unterhaupt angekommen, findet er das Wasser ausgespiegelt. Dieser von Dr. ing. Krey stammende Vorschlag erinnert an die Kanalisierung mittelst Stautoren und läßt sich wohl auch praktisch ausführen, wo bei mäßigem Gefälle guter Baugrund und reichliches Speisewasser vorhanden ist. Auch die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt, sowie die Wasserbaulaboratorien der deutschen Technischen Hochschulen zeigen ihre interessanten Einrichtungen und Untersuchungen in Zeichnungen, Diagrammen und Leuchtbildern. Im Anschluß an die Ausstellung des Reiches hat ferner eine große Anzahl deutscher Städte die Anlage und die Einrichtungen ihrer Binnenhäfen in Modellen und anschaulichen Plänen zur Schau gestellt. Es seien hier nur Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Coblenz, Köln, Neuß, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Magdeburg, Cassel und Tilsit genannt. Hieraus mag das Ausland ersehen, daß außer unseren weltbekannten Seehäfen auch mustergültige Anlagen zur Förderung der Binnenschiffahrt von den größeren Städten geschaffen sind und unterhalten werden.

Der Oberrhein von Basel bis Konstanz bildet die Grenze zwischen Baden und der Schweiz. Der geplante und bereits im Gange befindliche Ausbau dieser 170 km langen Rheinstrecke soll nicht allein der Schiffahrt, sondern bei dem großen Gefälle von 152 m, auch gleichzeitig der Wasserkraftnutzung dienen. Die von Baden und der Schweiz gemeinschaftlich veranstaltete Sonderausstellung auf einer oberen Gallerie der Halle II gehört zu den Glanzpunkten der ganzen Ausstellung. Auf einem aus Fliegeraufnahmen zusammengesetzten und farbig angelegten Fußbodenplan von 25 m Länge übersieht man die ganze Rheinstrecke mit den bereits ausgebauten 4 Staustufen und mit den im Bau begriffenen oder im Konzessionsverfahren befindlichen 9 Stufen, unter denen die zur Umgehung des Rheinfalls bei Schaffhausen erforderlichen Anlagen von besonderem Interesse sind. Auf Grund des bekannten, internationalen Wettbewerbs von 1920 sind inzwischen von den Badischen und Schweizer zuständigen Stellen für die ganze Strecke baureife Entwürfe ausgearbeitet worden, die in ausgezeichneter Darstellung über alle Einzelheiten Aufschluß geben. Zur Veranschaulichung der Oertlichkeit dient eine große Zahl von durchscheinenden Lichtbildern. Es sollen Fahrzeuge von 1 200—1 500 t Tragfähigkeit verkehren, dementsprechend erhalten die neben den Kraftwerken angeordneten Schleusen 12 m Torweite, zunächst allerdings nur 35 m Kammerlänge, doch so, daß diese später ohne Schwierigkeit auf 135 m gebracht werden kann. Bei den Schleusen sind Vorhäfen von 300 m bezw. 450 m Länge vorgesehen. Das größte Schleusengefälle wird 15,5 m nicht übersteigen. An diesen Stufen lassen sich die denkbar günstigsten Niederdruckwerke ausbauen und man hofft, daß in absehbarer Zeit sämtliche Stufen planmäßig für Kraftgewinn ausgebaut sein werden, womit gleichzeitig unter Verlängerung der Schleusen die Schiffbarmachung der ganzen Strecke erreicht wird.

Wir wenden uns nunmehr zu der Ausstellung der Schweiz, soweit sie sich auf das Gebiet der Binnenschiffahrt bezieht. Die Stadt Basel hat praktisch mit dem Ausbau ihres Rheinhafens den Anfang gemacht und diesen im Modell und Zeichnungen mit allen Gleisanlagen und Verladevorrichtungen zur Schau gestellt. Das 600 m lange Hafenbecken wird auf der Landseite begrenzt durch eine Kaimauer mit dahinter liegenden Speichern und Schuppen, auf der Wasserseite wird mittelts einer fahrbaren Kranbrücke der Kohlen- und Massengutverkehr bewältigt. Das Schiffahrtsamt der Stadt Basel hat außerdem das von der Schweiz betriebene Projekt der Rheinregulierung zwischen Straßburg und Basel nach dem Entwurf des Badischen Oberbaurat Spieß in ausführlicher Darstellung der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht. Darnach soll eine Fahrrinne von 75 m Breite beim Basler Pegel null und 540 m³/sec. Abflußmenge hergestellt werden, und zwar durch Einbau von Buhnen und Verbauung der Kolke zwischen den Kiesbänken, wie dies unterhalb Straßburg mit Erfolg geschehen ist. Wie der Bau der Buhnen mit Senkwürsten und Steinbewurf ausgeführt werden kann, zeigt ein anschauliches Modell. Es wäre zu wünschen, daß diese Niedrigwasserregulierung von Straßburg hinauf bis zu dem bereits genehmigten französischen Kraftwerk Kembs früher oder gleichzeitig mit dessen Ausführung fertig gestellt würde. Dann dürfte die Weiterführung des geplanten Elsasser Seitenkanals nicht mehr zu fürchten sein. Denn die internationale Rheinschiffahrtskommission wird niemals zulassen, daß die Schiffahrt im fertig ausgebauten Rheinstrom zu Gunsten eines elsasser Kraftwerkbetriebes lahm gelegt wird. Außer dieser Rheinregulierung und dem bereits besprochenen Ausbau des Oberrheins bis zum Bodensee hat ein Schweizer Syndikat noch das Projekt eines Rhein—Rhone-Kanals ausgestellt, das allerdings wohl der Zukunft vorbehalten bleiben wird. Die Ausführung dieses Planes würde der Schweiz im Zusammenhang mit dem württembergischen Projekt Ulm—Friedrichshafen den Wasserweg nach drei europäischen Meeren öffnen. An der technischen Möglichkeit des einschließlich der Seen 290 km langen Kanals ist nicht zu zweifeln. Die Linie würde aus dem Rhein bei Waldshut/Coblenz auf + 320 NN abzweigen, die zu kanalisierende Aar bis zu dem Neufchateller See mit der Spiegellage + 430 NN verfolgen und dann durch einen 35 km langen Verbindungskanal mit der Scheitelhaltung + 440 NN zu dem auf + 372 NN liegenden Spiegel des Genfer Sees hinabsteigen, um schließlich die Rhone bei Chanzy auf + 338 NN zu erreichen. Wirtschaftliche Voraussetzung für einen solchen Kanal ist natürlich, daß gleichzeitig die Rhone in ihrem ganzen Verlauf für die Großschiffahrt ausgebaut wird. Schließlich wird von der Schweiz noch der Anschluß des Langen Sees (Lago maggiore) an das italienische Wasserstraßennetz erstrebt.

Wir kommen damit nach Italien und erkennen aus der reichhaltigen Ausstellung dieses Landes, daß es auch auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt in gutem Fortschritt begriffen ist. Bereits im Mittelalter sind in Oberitalien zahlreiche Wasserläufe für Kleinschiffahrt ausgebaut worden, 1458 ist dort die erste Kammerschleuse zur Ausführung gelangt. Der Po, diese große natürliche Wasserstraße, harrt noch des Ausbaues für die Großschiffahrt, mit seiner Regulierung hat man aber begonnen und eine kurze Strecke unterhalb Brondolo ist bereits vollendet. Der geplante Großschiffahrts-Kanal, welcher Mailand mit Venedig verbinden soll, erreicht den Po oberhalb der Einmündung der Adda mit 8 Schleusen bei einer Baulänge von 62 km, er wird dann als Seitenkanal weitergeführt bis zum Mincio. Dann wird der regulierte Unterlauf des Po verfolgt, bis der Küstenkanal nach Venedig aus ihm abzweigt. Dieser Küstenkanal er-

fordert noch eine Spiegelkreuzung mit der Etsch und endigt in dem neuen Umschlag- und Industriehafen von Venedig, der in einem großen Modell ausgestellt ist. Die Hafenanlage von Mailand soll durch neu herzustellende Stichkanäle Anschluß an die großen Seen erhalten. Nach den ausgestellten Plänen hat der Kanal nach dem Langen See bei 60 km Länge 85 m Gefälle zu überwinden und würde eine Kanalbrücke über den Tessin und einen 1000 m langen Tunnel erfordern. Der Kanal nach dem Comersee wird 50 km lang und wird mit 11 Schleusen ein Gefälle von 78 m zu überwinden haben. Die Schleusen dieser Stichkanäle sollen 10,5 m Weite und 80 m Kammerlänge erhalten, während die Schleusen der Hauptwasserstraße Mailand—Venedig eine nutzbare Kammerlänge von 137 m haben. Durch die Regulierungsarbeiten am Po soll eine Fahrstraße von 250 m Breite und 3 m Tiefe geschaffen werden. Diese Arbeiten werden kräftig gefördert, aber die während des Krieges in Angriff genommenen Arbeiten am Mailänder Kanal und Hafen sind leider, wahrscheinlich aus finanziellen Gründen, auf unbestimmte Zeit eingestellt worden. Man hofft jedoch, daß die große Industrie- und Handelsstadt Mailand durch die geplante über 300 km lange Großschiffahrtsstraße mit Venedig und dem Adriatischen Meer in absehbarer Zeit verbunden sein wird.

Frankreich hat gegenüber dem Deutschen Reich seine Ausstellung um einen Leuchtturm gruppiert, der flackernde Signale um sich wirft. Links am Eingang steht das große Modell des Sraßburger Hafens, rechts das Modell einer Gurtförderungsmaschine. Die Binnenschiffahrt Frankreichs wird in zahlreichen Plänen und Tafeln veranschaulicht. Man sieht große Modelle von neuen beweglichen Wehren, aber auch solche von veralteten Anlagen, die nur historischen Wert haben, zum Beispiel die erste Schachtschleuse bei St. Denis und das hydraulische Hebewerk von Les Fontinettes. Die Gesamtlänge der tatsächlich befahrenen Wasserstraßen beträgt 11 300 km, wovon auf Kanäle 4 880 km entfallen. Der Güterverkehr auf diesen Wasserwegen hat die Tonnenzahl von 1913 mit 42 Millionen t nach dem Kriege nicht wieder erreicht. Der große Güterverkehr beschränkt sich bekanntlich auf den Nordosten von Frankreich, im übrigen ist das Land arm an verkehrsreichen Wasserstraßen. Die Binnenkanäle haben zwar meist 2 m Wassertiefe, aber nur Schleusen von 38,5 . 5,3 m Kammergröße. Die Fahrrinne der Seine ist allerdings 3,2 m tief und ihre Schleusen vermögen einen ganzen Schleppzug aufzunehmen. Die Tragkraft der Seinekähne schwankt zwischen 700 und 1 500 t. Auf der Rhone können zur Zeit nur kleinere Fahrzeuge verkehren, die von Raddampfern geschleppt werden. Auf den Kanälen mit schwachem Verkehr werden auch noch Pferde verwendet, doch ist die Verwendung mechanischer Zugkraft, insbesondere die elektrische Treidelei, wie aus den verschiedenen Darstellungen hervorgeht, in der Einführung begriffen. Die belebteste Schiffahrtsstraße ist die Seine, dann folgen die nördlichen Kanäle mit ihrem Kohlenverkehr und die östlichen Kanäle mit dem Lothringer Erzverkehr. Der bedeutendste Binnenhafen ist der von Paris mit 8,5 Millionen t Jahresverkehr, dann fogt Rouen mit 4,4 Millionen t und hierauf Straßburg mit 3 Millionen t. Diese Häfen sind in großen Modellen zur Schau gestellt. Von neuen Projekten zur Erweiterung des Wasserstraßennetzes ist nur der „Grand Canal d'Alsace" in Plänen und Zeichnungen ausgestellt und eingehend beschrieben. Er stellt bekanntlich einen Werkkanal von außerordentlicher Größe dar, der mit 9 Staustufen das Gefälle von 127 m bis zum Hafen Straßburg ausnutzen und gleichzeitig die Rheinschiffahrt zwischen Basel und Straßburg in sich aufnehmen soll. Seine Verwirklichung erscheint aber sehr zweifelhaft, wenn die von der Schweiz angestrebte Rheinregulierung zur Durchführung gelangt. Nur die oberste Staustufe mit dem Kraftwerk Kembs, das im Jahrgang 1925 Heft 7 beschrieben ist, wird voraussichtlich ausgebaut werden, wenn nicht ein von einer Pariser Studiengesellschaft ausgestelltes Gegenprojekt sich durchsetzen sollte. Nach diesem sehr beachtenswerten Projekt verbleibt die internationale Schiffahrt dauernd im Rheinlauf, dessen obere Strecke bis Alt-Breisach mit 4 Staustufen, wie sie oberhalb Basel bestehen, für Kraftnutzung und Schiffahrt ausgebaut werden soll, während die untere Strecke bis Straßburg nach dem Schweizer Vorschlag reguliert werden kann. Durch einen oberhalb Alt-Breisach abzweigenden Werkkanal soll über Colmar und Schlettstadt eine Wassermenge bis zu 360 m³/sec. zu einem großen Hochdruckwerk von etwa 40 m Gefälle und großem Speicher- und Ausgleichbecken geleitet werden. Diese vermittelnde Lösung, welche die Schiffahrt im Rhein beläßt und trotzdem eine vollkommene Ausnutzung der Rheinwasserkraft ermöglichen würde, verdient jedenfalls ernste Beachtung. Eine große Leistung der französischen Technik darf schließlich nicht unerwähnt bleiben, nämlich der in Zeichnungen und Lichtbildern dargestellte 7 000 m lange Kanaltunnel von Rove zur Verbindung der Rhone mit dem Hafen von Marseille. Ein solcher Schiffahrtstunnel mit 22 m lichter Weite und 4 m Wassertiefe ist bisher noch nirgends ausgeführt worden.

An die französische Ausstellung schließt sich räumlich die erheblich kleinere der Tschechoslowakei an. Das Verständnis der von ihr ausgestellten Pläne und Karten wird dadurch erschwert, daß die Beschriftung auch der Ortsnamen lediglich in tschechischer Sprache angebracht ist. Mindestens hätte eine Kultursprache, wie Französisch oder Deutsch, daneben benutzt werden müssen. Die Tschechoslowakei in ihrer gegenwärtigen Umgrenzung ist hinsichtlich einer Verbindung mit dem Meer auf die internationalisierten Ströme Elbe, Oder und Donau angewiesen. Einen Hauptgegenstand der Binnenschiffahrtsausstellung bildet daher das bekannte Projekt des Elbe—Oder—Donau-Kanals. Es ist im wesentlichen von Oesterreich übernommen, nur daß die Einmündung in die Donau nicht bei Wien, sondern bei Theben nahe Preßburg, erfolgen soll. Auch soll er Schiffen von 1 200 t die Durchfahrt gestatten. Dementsprechend ist der Wasserquerschnitt auf 85,5 m² bei einer Spiegelbreite von 34 m und einer Meisttiefe von 3,5 m festgesetzt. Nach dem ausgestellten Längenschnitt wird der Elbe—Donau-Kanal (Pardubitz—Prerau—Theben) 325 km lang werden. Die Scheitelhaltung kommt auf + 395 NN zu liegen, die Zahl der Schleusen im Auf- und Abstieg beträgt 20 + 31 = 51. Die Länge des Oder—Donau-Kanals (Oderberg—Prerau—Theben) wird 253 km betragen, die Scheitelhaltung liegt auf + 275,5 NN und die Zahl der Schleusen wird sich auf 20 + 11 = 31 stellen. Die etwa 150 km lange Teilstrecke Prerau—Theben ist beiden Kanälen gemeinschaftlich. Zunächst beschränkt man sich jedoch auf den Ausbau der Elbe oberhalb Aussig bis Melnik und der Moldau bis Prag. Es sind bereits 12 Staustufen mit Wehr und Schleusen ausgebaut, die 13. Stufe oberhalb Aussig befindet sich noch im Bau. Auf der oberen Elbe (Melnik—Jaromer) sollen auf 180 km Länge noch 9 Stauwehre eingebaut werden, die zugehörigen Schleusen erhalten 85 m Kammerlänge, 12 m Torweite und 3 m Drempeltiefe, so daß sie für 1 000-t-Schiffe benutzbar sein werden. Von den ausgestellten Modellen ist das der im Bau begriffenen „Masaryk-Barrage" zu nennen. Sie besteht aus einem Schützenwehr mit 5 Oeffnungen, 2 Schiffsschleusen von 9 m Gefälle und einem Kraftwerk.

Deutsch-Oesterreich hat auf dem Gebiet der Wasserkraftnutzung großartige Anlagen ausgestellt, aber auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt hat es nicht viel mehr zur Schau stellen können, als Pläne zur Verbesserung der Donauwasserstraße und seiner Schiffahrtseinrichtungen. Von der Donaustrombauverwaltung sind die Pläne der Niedrigwasserregulierung im Aschacher

Kachlet durch Buhneneinbau, sowie die Hafenanlagen von Linz ausgestellt. Außerdem zeigt die Stadt Krems das Projekt des dort auszubauenden Schutz- und Industriehafens. Die Schiffswerft Linz A. G. hat eine Zahl schöner Schiffsmodelle, die Erste Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Wien Biller und Modelle ihrer Einrichtungen ausgestellt. Ein großes Modell zeigt einen Schnitt durch die Verladeanlagen am Praterkai, ebenso ist der Zentral-Kohlenumschlagsplatz zu Wien im Modell zur Darstellung gebracht.

Der Güterverkehr auf der österreichischen Donaustrecke ist noch wenig entwickelt. Im Jahre 1924 waren an Gütern gezählt: 836 000 t ankommende, 270 000 t abgesandte und 280 000 t durchgehende Güter.

Belgien bietet in seiner Ausstellung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt nicht viel Neues, sein vielverzweigtes Kanalnetz ist nur für die Kleinschiffahrt benutzbar. Der Rhein—Maas—Schelde-Kanal, dessen etwaige Durchführung uns durch das Friedensdiktat aufgezwungen werden kann, scheint etwas in den Hintergrund getreten zu sein, man beschäftigt sich neuerdings sehr mit einem Großschiffahrtsprojekt Lüttich—Antwerpen, doch macht die Wasserspeisung Schwierigkeiten, da Holland gegen eine Wasserableitung aus der Maas Einspruch erhebt. Im wesentlichen hat sich Belgien darauf beschränkt, ein großes Modell des Hafens von Gent auszustellen, der mit einem Hauptbecken und 3 Stichbecken im Anschluß an den Kanal von Terneuzen ausgebaut wird. Auch der Welthafen von Antwerpen ist wirkungsvoll dargestellt. Aus einer großen Karte des Hinterlandes ersieht man, daß sein Einflußgebiet bis nach Bukarest und Florenz reicht. In einer besonderen Koje für das Kongogebiet befindet sich das interessante Projekt einer Kanalisierung der schwierigen, 400 km langen Kongostrecke von Matadi nach dem Stanley Pool mit 7 großen Staustufen. Zahlreiche Lichtbilder und Schiffsmodelle vervollständigen die Belgische Schau.

Spanien hat zwar auf dem Gebiet der Wasserkraftnutzung beachtenswerte Bauten und Projekte aufzuweisen, doch begünstigen dort die geographischen und klimatischen Verhältnisse nicht die Entwicklung eines Wasserstraßennetzes. Zu sehen ist lediglich das Projekt einer Kanalisierung des Guadalquivir zwischen Cordoba und Sevilla mit 11 Staustufen, deren Ausbau natürlich nur durch Wasserkraftgewinn zu ermöglichen sein wird.

Polen, dessen Wasserläufe bisher nur für Flößerei geeignet waren, hat durch den Anfall des Bromberger Kanals, der schiffbaren Netze und der von Thorn abwärts gut regulierten Weichsel ein Schiffahrtsstraßennetz erhalten, welches der polnische Staat nunmehr, wie die Ausstellung zeigt, in großzügiger Weise weiter ausbilden will. Aus einer großen Uebersichtskarte ersieht man, daß eine durchgehende Schiffahrtsverbindung in ost-westlicher Richtung geschaffen werden soll, durch Ausbau des Königskanals von Pinsk über den Bug bis Warschau und weiter durch einen neuen Kanal bis zur Warthe zum Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz. Außerdem besteht der Plan eines Nord—Süd-Kanals, des sogenannten Kohlenkanals, welcher aus dem oberschlesischen Kohlengebiet von Kattowitz über Czenstochau in Richtung auf Lodz und Thorn zur Weichsel führen soll. Dieser Kanal kreuzt bei Leszyca den vorerwähnten Ost—West-Kanal und wird dann das Kohlengebiet mit Danzig und der Ostsee verbinden. Der Abstieg zur Weichsel erfolgt nach dem ausgestellten Plan vom schiffbaren Goplosee aus mit 5 Schleusen zur Weichsel bei Brahemünde. Die Schleusen sollen 7,5 m Gefälle haben und bei 10,5 m Torweite 82 m Kammerlänge erhalten. Die Ausführung dieser Projekte wird so große Mittel erfordern, daß Polen wohl so bald an sie nicht herantreten wird. Immerhin ersieht man daraus, daß ein Anschluß an das deutsche Netz erstrebt wird. Im Zusammenhang mit dem Ost—West-Kanal soll eine durchgreifende Entwässerung der „Polesie“, des großen Sumpfgebietes bei Pinsk, erfolgen. Die Verbindung des Bug mit dem Pripet wäre möglich durch einen 125 km langen Kanal mit einer auf + 143 NN liegenden Scheitelhaltung. Diese niedrige Scheitelhaltung in einer Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meer wird den deutschen und tschechischen Projekten mit ihren hohen Gebirgsscheiden als vorteilhaft gegenübergestellt. Ein besonderer Plan zeigt ferner den Ausbau der Weichsel bei Krakau mit einer großen Hafenanlage daselbst. Auch in Warschau ist ein neuer Hafen bei Saska Kepa im Bau begriffen, der auf dem rechten Weichselufer südlich Praga liegt. Im übrigen scheint es nicht im Plan zu liegen, den Weichselstrom von Warschau abwärts für die Großschiffahrt zu regulieren. Man will ihn wohl in dem jetzigen Zustand belassen und die Schiffahrt durch die vorbeschriebenen Kanäle leiten. Von den ausgestellten Bildern und Photographien sind die von dem 1827 erbauten Augustowski-Kanal sehr charakteristisch für den gegenwärtigen Zustand der polnischen Schiffahrtswege.

Das Königreich Ungarn ist nach seiner Verstümmelung ausschließlich auf die Donau als Schiffahrtsstraße angewiesen. Die Kgl. Ung. Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft hat in Verbindung mit dem Ministerium eine große Karte der Donau von Regensburg bis Galaz mit allen ihren Dampferstationen ausgehängt und außerdem das Modell des großen Raddampfers „Arpad“ und eines Normalkahnes von 650 t Tragkraft ausgestellt. Ein Uebersichtsplan zeigt die gegenwärtigen und die geplanten Budapester Hafenanlagen. Außer dem offenen Freihafen und Petroleumhafen an der Donau soll in dem alten Soroksarer Donauarm durch Einbau einer Abschlußschleuse von 12 m Torweite und 86 m Kammerlänge ein großer Binnenhafen mit 3 Stichbecken geschaffen werden, welcher mit gutem Gleisanschluß versehen nicht nur dem Umschlagverkehr dienen, sondern auch die Niederlassung von Industrie in großem Umfang ermöglichen würde.

In einem Zwischenbau zwischen Halle II und III hat Holland seine umfangreiche und interessante Ausstellung auf dem Gebiet der Schiffahrt untergebracht. Hier läßt sich Seeschiffahrt von Binnenschiffahrt kaum trennen. Im Mittelpunkt stehen zwei große Modelle des Hafens von Amsterdam und Rotterdam. Dank seinem Reichtum an schiffbaren Wasserläufen hat sich der Wasserverkehr in Holland so entwickelt, wie in keinem anderen Lande. In seinen wasserbaulichen Anlagen und Schiffahrtseinrichtungen ist Holland von jeher vorbildlich gewesen. Auf die Einzelheiten der ausgestellten Hafenanlagen kann hier nicht weiter eingegangen werden, es bleibe aber nicht unerwähnt, daß gegenwärtig zahlreiche Wasserbauten in Aussicht genommen sind, um das Wasserstraßennetz zu vervollständigen. Unter anderem zeigt der Waterstaat Pläne von der Waalregulierung, bei der Tiefen von mehr als 4 m erreicht sind. In den Juliana-Kanal bei Maasbracht gelangt eine Schleuse mit 16 m Torweite und 138 m Kammerlänge in neuzeitlicher Eisenbetonbauweise zur Ausführung. Ein großes Modell zeigt den Typ einer in schlechtem Baugrund auf Pfähle gestellten Kaimauer bei 10 m Wassertiefe. Unter den Bauwerken am Maas—Waal-Kanal befindet sich eine Eisenbetonbrücke von 60 m Spannweite bei sehr geringer Bauhöhe. Die ausgestellten Pläne für den Abschluß und die Trockenlegung der Zuidersee fallen eigentlich nicht in das Gebiet der Binnenschiffahrt, doch ist die Bauweise und der Querschnitt des 30 km langen Deiches, der das Festland mit der Insel Wieringen verbinden soll, für jeden Wasserbauer von Interesse.

Vorstehende Mitteilungen über die umfang- und inhaltreiche Baseler Ausstellung können natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen. Ueberblicken wir die Gesamtausstellung auf dem

Gebiet der Binnenschiffahrt, bei der sich die Mehrheit der europäischen Länder beteiligt hat, so können wir mit Befriedigung feststellen, daß unser **Rhein** mit seinen Schiffahrtanlagen im Vordergrund steht. Auch unser **deutsches Wasserstraßennetz** wird, wenigstens nach Vollendung des Mittellandkanals, von keinem anderen Lande an Umfang und Durchbildung übertroffen werden. Wir ersehen schließlich aus den Darbietungen der übrigen Länder, welchen Wert auch diese trotz ihrer Eisenbahnen auf die Förderung der Binnenschiffahrt legen. Italien bildet zwar mit seiner Binnenschiffahrt ein Gebiet für sich, aber aus den Bestrebungen unserer Nachbarländer erkennen wir, daß sie Verständnis für einen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz haben. Vielleicht wird sich einmal unter günstigeren politischen Verhältnissen ein großes **Mitteleuropäisches Wasserstraßennetz** entwickeln, auf welchem der **Güteraustausch** zwischen den Erzeugungs- und Versorgungsgebieten der einzelnen Länder, den die Wirtschaftslage Europas gebieterisch fordern wird, sich weit günstiger vollziehen wird, als auf dem Eisenbahnwege.

Der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt

Von Syndikus Erich Schreiber.
Hauptgeschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin.

Noch bevor um die Mitte des vorigen Monats in den Mauern Basels der Internationale Binnenschiffahrtstag Vertreter der Binnenschiffahrt fast aller Staaten Mitteleuropas vereinigte, traten im Gebäude der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung zu Basel Delegierte des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt zusammen, um über die Wiederaufnahme der Verbandsarbeiten zu beraten. Die unter der Leitung des stellv. Vorsitzenden des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Staatsrat Dr. von Graßmann stattgefundene Besprechung erwies den ungebrochenen Willen der im Verband zusammengeschlossenen Körperschaften an der gemeinsamen Zusammenarbeit im Dienste der Binnenschiffahrt Mitteleuropas und darf als Auftakt für die baldige Wiederaufnahme der Arbeiten des um die Entwicklung der Binnenschiffahrt in den mitteleuropäischen Ländern hochverdienten Verbandes angesehen werden. Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. wurde beauftragt, die entsprechenden Schritte für die baldige Wiederaufnahme der Verfandsarbeiten in die Wege zu leiten.

Da der Deutsch-Oesterrichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt seit dem Jahre 1913 — in dem in Konstanz der letzte (10.) ordentliche Verbandstag stattgefunden hat — nicht mehr in die Oeffentlichkeit getreten ist, ist es nicht verwunderlich, wenn in unserer schnellebigen Zeit die in die Presse gelangten kurzen Notizen über die vorerwähnte Baseler Delegierten-Sitzung da und dort nicht so beachtet wurden, wie es der Bedeutung dieser Besprechung wohl zukommt. Aus diesem Grunde dürfte es sich empfehlen, in kurzen Strichen in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" die Entstehungsgeschichte, Entwicklung und Bedeutung des Verbandes zu würdigen, um so mehr, als sich in den nächsten Wochen zum 30. Male der Tag jährt, da der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt — am 21. September 1896 — in Dresden ins Leben gerufen wurde und dort seine 1. Verbandstagung abhielt.

Die Gründung des Verbandes geht zurück auf die Anregung eines Süddeutschen, des seinerzeitigen Geschäftsführers des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins Nürnberg, Dr. Georg Zoepfl. Dieser führte am 26. 4. 1895 gelegentlich eines im Großen Ausschuß des Zentralvereins gehaltenen Vortrages über „Deutsch-Oesterreichische Verkehrsprojekte"*) den Gedanken aus, die Binnenschiffahrtsinteressenten Deutschlands und Oesterreichs sollten sich in ähnlicher Weise wie bisher zum Internationalen Binnenschiffahrtskongreß in regelmäßigen Zeitabständen zu einem mittelländischen Binnenschiffahrtskongreß vereinigen. Wie Dr. Zoepfl in einer späteren Veröffentlichung*) darlegte, hat sich ihm schon seit längerer Zeit bei Betrachtung der vielen Berührungspunkte, welche das Stadium der drei deutsch-österreichischen Kanalprojekte — Donau—Oder, Donau—Elbe und Donau—Main, zu denen der Rhein—Weser—Elbe-Kanal ergänzend hinzutritt —, der Wunsch aufgedrängt, eine gemeinsame Organisation für diese ganzen Gruppen von Verkehrsinteressen zu finden.

In gewissem Sinne war die erstrebte Vereinigung für Dr. Zoepfl allerdings nur ein Mittel zum Zweck: zur Förderung des continentalen Handelssystems in Europa gegenüber dem ozeanischen. Das war der Leitstern. Die verkehrspolitische Seite sollte deswegen zunächst nur ins Auge gefaßt werden, weil sie „die Lösung der handelspolitischen Frage von selbst bringt". Als Vorbild schwebte Zoepfl der „Allgemeine Deutsche Handels- und Gewerbeverein" vor, der in den Jahren 1819—1823 eine rege Wirksamkeit für den Zusammenschluß Deutschlands zum Deutschen Zollverein entfaltet hatte und der in der Persönlichkeit seines bedeutendsten Führers, Friedrich von List die Gewähr bot, „daß er die verkehrspolitische Seite seines großen handelspolitischen Zieles nicht vernachlässigte". Das traurige Schicksal des „Allgemeinen Deutschen Handels- und Gewerbe-Vereins" war dafür bestimmend, in dem neuen Verband „das Große aus kleineren Anfängen sich organisch herausentwickeln zu lassen."

Der bedeutsame Vorschlag fand beim Vorstand wie beim Großen Ausschuß des Zentralvereins volle Würdigung und bereits am 2. Mai 1896 konnte nach den mannigfachen Vorarbeiten in Dresden eine Konferenz zusammentreten, welche die Frage des Bedürfnisses nach Abhaltung von „Mittelländischen Binenschiffahrtstagungen" zu prüfen und endgültig festzustellen hatte, und in der folgende Vereine durch 22 Abgeordnete vertreten waren: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. Berlin, dessen Zweigverein für Niedersachsen—Hannover, Donau-Verein Wien, Bayerischer Kanalverein Nürnberg, Elbeverein Aussig und Conz. Sächsischer Schiffahrtsverein Dresden.

Der einstimmige Beschluß der Konferenz, zu dem der „Landesverband ungarischer Schiffer in Budapest" telepraphisch seine Zustimmung aussprach, ging dahin, daß „das Bedürfnis zeitweilig zu veranstaltender Versammlungen zur Erörterung der sogenannten mittelländischen Kanalprojekte und der mit diesen in Verbindung stehenden Fragen anzuerkennen sei, daß es sich aber nicht empfehle, diese Ver-

*) Siehe „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1895, Heft 8-10.

*) „Ein mittelländischer Binnenschiffahrtskongreß". Z. f. B. 1895, Heft 11

sammlungen in der äußerlich anspruchsvolleren Form von Kongressen abzuhalten". Die Konferenz ging mit vollem Recht von der Ueberzeugung aus, daß alles zu vermeiden sei, „was zur Deutung Veranlassung geben könnte, als solle mit den angeregten Versammlungen den bisherigen Internationalen Binnenschiffahrtskongressen irgendwelche Konkurrenz gemacht oder ihnen sonst vorgearbeitet werden"*). Aus diesem Grunde sollte auch das Arbeitsprogramm soweit eingeschränkt werden, daß es nicht in das der Internationalen Kongresse übergriff. Was die Organisationsfrage anbelangt, so erachtete es die Konferenz für notwendig, die Versammlungen „auf die Grundlage eines von den sämtlichen Binnenschiffahrtsvereinen der beiden befreundeten Reiche zu begründenden Verbandes zu stellen und als dessen Verbandstage auszugestalten".

Der 1. Verbandstag, dessen äußerst starker Besuch übrigens den vollgültigen Beweis dafür erbrachte, daß die Begründung des Verbandes einem tatsächlichen Bedürfnis entsprach, schuf Satzungen und Arbeitsprogramm.

Satzungsgemäß hat der Verband den Zweck, die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, insbesondere die Kanalprojekte, welche Verbindungen der Donau mit der Oder, der Moldau und dem Main bezw. Rhein erstreben, zu fördern und durch Hebung des Wasserstraßenverkehrs zwischen beiden Reichen auf eine weitere gedeihliche Ausgestaltung ihrer wirtschaftlichen Beziehungen hinzuwirken. Diesen Zweck sucht der Verband zu erreichen durch gemeinsames Wirken der in der gleichen Richtung tätigen Vereine und gegenseitige Unterstützung ihrer bezüglichen Bestrebungen, durch Abhaltung von Verbandstagungen mit öffentlichen Sitzungen, durch Wort und Schrift zur Einwirkung auf die öffentliche Meinung, auf Regierungen und Parlamente. Zum Eintritt in den Verband sind alle Binnenschiffahrtsvereine in Deutschland und Oesterreich-Ungarn berechtigt; außerdem können sonstige Binnenschiffahrtsinteressenten — Einzelpersonen wie Behörden und Körperschaften — und Freunde der Wasserstraßen dem Verbande als Mitglieder beitreten und an den Verbandstagungen mit Sitz und Stimme teilnehmen. Die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte des Verbandes wechselt unter den größeren Vereinen und obliegt demjenigen Verein, dessen Interessengebiet der von dem jeweiligen Verbandstag zur Abhaltung der nächsten Tagunr bestimmte Ort angehört. Federführende Körperschaft, bei der auch die Kassenverwaltung liegt, ist der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt.

Das Arbeitsgebiet ist in dem ebenfalls bereits auf der ersten Tagung aufgestellten Arbeitsprogramm dahingehend präzisiert, daß es die Vertretung der Deutschland und Oesterreich-Ungarn gemeinsamen Binnenschiffahrtsinteressen umfaßt und die weitere gedeihliche Ausgestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen der beiden Reiche durch Hebung des Handelsverkehrs auf den Wasserstraßen und die Herstellung leistungsfähiger Wasser-Verkehrswege zwischen der Donau einerseits und der Oder, Elbe, dem Main und Rhein andererseits, zum Ziele hat. In diesem Rahmen soll auch die Handelsgeschichte, soweit sie den Handel auf den Binnenwasserstraßen zum Gegenstand hat, sowie die Geschichte der deutsch-österreichischen Ströme, Kanäle und Kanalprojekte und die Verkehrsgeographie mit einbegriffen sein.

Eine wesentliche Erweiterung erfuhr dieses Programm im Jahre 1911 durch die Aufnahme des Projekts der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee und der Herstellung eines Kanals vom Bodensee bis zur Donau. Diese wurde auf Anregung des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee am 19. September 1911 gelegentlich des 9. Verbandstages in Berlin beschlossen. Mit der Aufnahme der Schweiz in das Arbeitsprogramm wurde auch eine — wenn auch nur redaktionelle — Aenderung der Satzungen sowie Neubildung des Namens notwendig. Der Verband legte sich den Namen: „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt" bei. Es ist im Zusammenhange erwähnenswert, daß bereits auf dem 8. Verbandstag in Linz 1909 der Bahnbrecher auf dem Gebiete der schweizerischen Binnenschiffahrt, Ing. R. Gelpke, Basel „Ueber die wirtschaftsgeographischen Momente einer Rhein-Wasserstraße von der Nordsee bis zum Bodensee" referiert hatte, die schweizerische Binnenschiffahrt faktisch also schon vor 1911 in das Arbeitsprogramm des Verbandes aufgenommen war. Das Projekt einer Verbindung des Bodensees mit der Donau gelangte allerdings nicht mehr zur Diskussion, aus Gründen, die noch näher dargelegt werden.

Ein Rückblick auf die Tätigkeit des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt zeigt, daß die Hauptbedeutung den Arbeiten der Verbandstage zukommt. Dort wurde jeweils von den berufensten Fachleuten der einzelnen Länder referiert. Die „Schriften des Verbandes", in denen die Ergebnisse der einzelnen Tagungen niedergelegt sind, haben weiterhin in einer Reihe von freien wissenschaftlichen Arbeiten über einschlägige Themen eine wertvolle Ergänzung gefunden.

Bei einer Sichtung und Gruppierung des umfangreichen Materials, das in den rund 100 Broschüren der Schriftenreihe des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt niedergelegt ist, kann man das Tätigkeitsgebiet des Verbandes in das nachstehende System bringen — das sich auch mit dem bereits auf der 1. Tagung beschlossenen „Arbeitsprogramm" deckt:

I. Auf jedem der 10. Verbandstagungen wurde eingehend über den Stand der Wasserstraßenfragen in den einzelnen Ländern referiert.

II. Die drei großen Kanalprojekte — seit 1913 kam der Ausbau der Rhein—Bodensee-Strecke hinzu — fanden jeweils besondere Bearbeitung und Würdigung, sowohl nach der technischen Seite hin (Linienführung, Abmessungen, Schiffsgefäße, Schleusen usw.), wie nach der wirtschaftlichen (Verkehr, Art und Mengen der zu verfrachtenden Güter, Rentabilität usw.).

III. Darüber hinaus hat der Verband den allgemeinen Fragen der Binnenschiffahrt in hervorragendem Maße Beachtung geschenkt. Ich verweise auf die wiederholt und eingehend behandelten Fragen des Verhältnisses der Binnenschiffahrt zur Eisenbahn, ferner der Beziehungen zwischen Landwirtschaft und Binnenschiffahrt. Die Rechtsfragen der Binnenschiffahrt bildeten einen immer wiederkehrenden Programmpunkt der Tagungen. Ein besonderes Schmerzenskind des Verbandes muß die Binnenschiffahrts-Statistik gewesen sein, denn ihr begegnen wir auf fast jedem Verbandstage wieder. Auch mit der vielumstrittenen Frage der Nachtruhe im Schiffahrtsgewerbe hat sich der Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt ausführlich befaßt.

IV. Was die allgemein-technischen Fragen der Binnenschiffahrt anbelangt, so ist — um nur einige wenige herauszugreifen — die heute im Vordergrund des Interesses stehende Streitfrage der Schiffshebewerke bereits auf einer der ersten Verbandstagungen eingehend diskutiert und in der Folgezeit weiter behandelt worden, ebenso die der Anwendung des Motors in der Binnenschiffahrt.

V. Hinter der Bearbeitung dieser Fragen traten die allgemeinen verkehrswirtschaftlichen und handelsgeschichtlichen Probleme mehr und mehr zurück — ein Beweis dafür, daß die Arbeitskraft des Verbandes sich schon in der Bearbeitung der vordringlichsten Schiffahrtsfragen voll und ganz erschöpfte.

Mit dem Konstanzer Verbandstag ist es auf Jahre stillgeworden um den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schwei-

*) Ich verweise auf meinen in der „Z. f. B." 1925, Heft 1 erschienenen Aufsatz: „Der internationale ständige Verband der Schiffahrtskongresse und die deutsche Binnenschiffahrt".

zerischen Verband für Binnenschiffahrt. Es kam der Krieg, der den Männern der Wirtschaft und Wissenschaft fast in ganz Mitteleuropa Spaten, Federkiel und Reißbrett aus der Hand nahm — und als der Versailler Vertrag das Schwert der Mittelstaaten zerbrach, erstand ein wirtschaftliches Chaos, das erst wieder mit der Stabilisierung der Währung in Deutschland normalen Zeitläufen wich.

Nicht als ob der „Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerische Verband für Binnenschiffahrt" in Vergessenheit geraten wäre. Bereits im Jahre 1921 traten — gelegentlich der Hauptversammlung des Zentralvereins — die Ausschußmitglieder in Nürnberg zusammen, um darüber zu beraten, ob und in welcher Forom der Verband fortbestehen soll. Die verwickelte politische Lage ließ aber eine endgültige Beschlußfassung nicht empfehlenswert erscheinen. Die Entscheidung sollte um ein Jahr vertagt werden, der Verband zunächst in der alten Form fortbestehen. Für das Jahr 1922 war dann vorerst ein schriftlicher Meinungsaustausch und die Fühlungnahme mit den Nachfolge-Staaten der alten Donau-Monarchie vorgesehen.

Die katastrophale Währungs- und Wirtschaftskrise, die sich in den Jahren 1922 und 1923 über Deutschland entlud und unter der auch der Zentralverein in einen Existenzkampf getrieben wurde, der die Anspannung aller Kräfte zur eigenen Aufrechterhaltung bedingte, gestattete aber erst im Jahre 1924, in Verfolg der Beschlüsse der Nürnberger Sitzung die Vorarbeiten in die Hand zu nehmen.

Auf der Mitte Juli 1925 in München stattgefundenen Verwaltungsratssitzung des Zentralvereins konnte dessen stellv. Vorsitzender, Staatsrat Dr. von Graßmann das Ergebnis seiner umfassenden Rückfragen bei den führenden Persönlichkeiten der Verbandsstaaten dahingehend zusammenfassen, daß das Verbandsinteresse auch in den Ländern, die durch den Krieg ihre führende Stellung in der Binnenschif fahrt verloren haben, nicht erstorben ist — und der eingang erwähnte Beschluß der diesjährigen Baseler Delegierten Versammlung hat dieses Ergebnis in erfreulicher Weis sanktioniert.

Die Begründung für den Willen der tatkräftigen Wiede aufnahme der Verbandsarbeiten ist dieselbe, die seiner Ze zur Erweckung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch (Schweizerischen) Verbandes geführt hat und die in der E öffnungsrede des 1. Verbandstages der damalige Vorsitzend des Zentralvereins, Geh. Regierungsrtt Wittich, in die Wort gefaßt hat:

„Wenn auch die Vereine und Verbände Deutschland Oesterreichs und Ungarns, denen die Vertretung und Fö derung der Interessen der Binnenschiffahrt obliegt, ohne dies in Fühlung und Meinungsaustausch stehen, so fehlt e doch für die großen Aufgaben, die sie gemeinsam ve folgen, an derjenigen Organisation, welche die gleich artigen Bestrebungen zusammen zu fassen, sie einheitlic zu gestalten geeignet ist."

Doch nicht nur das! Es sind heute treibende Kräfte a Werke, die, — in allen Staaten — darauf abzielen, i Existenzkampf des Wirtschaftslebens der Binnenschiffahr den Rang abzulaufen. Ich denke hier weniger an den Wett streit zwischen Schiene und Wasserweg als an die vielum strittene Frage: Wasserkraft vor Binnenschiffahrt oder um gekehrt. Es wird — wie bereits Herr Staatsrat Dr. vo Graßmann in Basel angedeutet hat — eine der vornehmste Aufgaben des Verbandes sein müssen, hier zum richtige Ausgleich beizutragen und darauf hinzuarbeiten, daß endlic einmal der unselige Streit um den Primat der volkswirt schaftlichen Einsicht Platz macht: Binnenschiffahrt nebe Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Wasserkraft!

Die Treidelschwebebahn

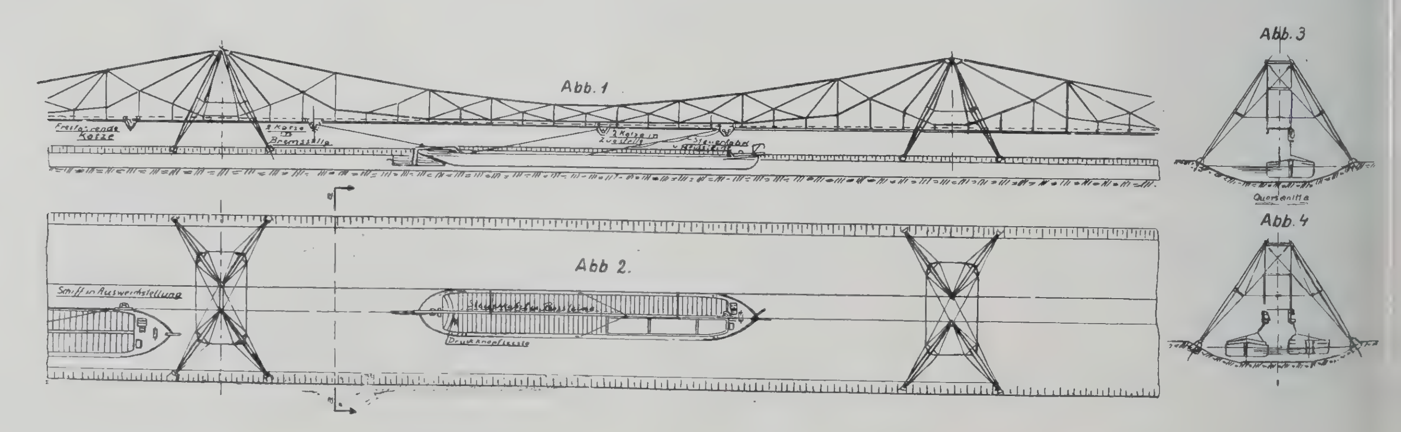
Ein neuer Weg zur Lösung des Problemes des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn

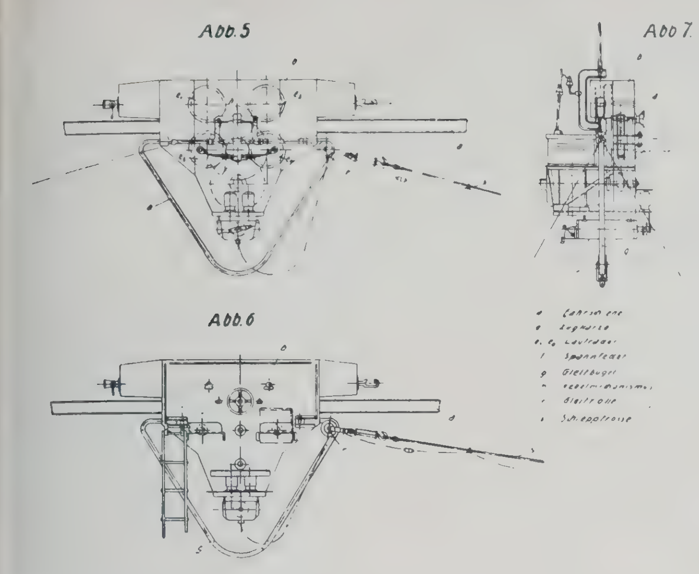
Von Regierungsbaumeister a. D. Arth. H. Müller, Hamburg.

Fortsetzung aus der Julinummer.

Die Beschreibung der Treidelschwebebahn.

Der Kern des Problemes der Ueberwassertreidelei liegt, wie einleitend ausgeführt wurde, in der richtigen Gestaltung der Fahrbahn und ihrer Aufhängung. Die Lösung, die in Hamburg erprobt wurde und nunmehr beschrieben werden soll, läßt sich am besten kennzeichnen als eine Verbindung des Gedankens der Seilschwebebahn und der starren Fachwerkschwebebahn. Die aus I-Schienen gebildete Bahn, an der sich die elektrische Zugkatze entlangzieht, hängt an einem im wesentlichen aus Rundeisenstäben gebildeten Tragwerk, das in weiten Abständen auf quer über den Kanal gestellten Stützböcken oder anderen geeig neten Festpunkten gelagert ist (Abb. 1—4). Das Tragwer bildet eine Art Hängefachwerk mit der besonderen Eigen tümlichkeit, daß seine Gurtungen nirgends auf Druck, son dern nur auf Zug beansprucht werden. Es bedarf infolge dessen auch keiner seitlichen Aussteifung wie sonst ei Fachwerk, ist vielmehr in der Querrichtung biegungsfähig besitzt dabei aber doch in der Tragwerksfläche die voll Steifigkeit eines starren Fachwerks. Diese Eigentümlichkei des angewandten Tragwerkes ist nun für den vorliegende Zweck von großer Bedeutung. Die Steifigkeit in senkrechte Ebene verhindert, daß in der aus starren Schienen gebil





deten Fahrbahn schädliche Durchsenkungen und Schwingungserscheinungen unter dem Einfluß einer daran sich entlang bewegenden Zugkatze auftreten. Auch ist das Tragwerk befähigt, den von der Katze auf die Bahn übertragenen Zug auf die Widerlager abzuleiten, ohne dabei Verzerrungen zu erleiden. Schräg zur Fahrtrichtung gerichtete Kräfte aber, hervorgerufen durch schrägen Schiffszug oder auch durch Winddruck, werden durch pendelförmiges Ausschwingen des Tragwerkes nach der Seite weich und elastisch von ihm abgefangen und auf die Widerlager übertragen, soweit sie nicht durch seitliche Verspannungen, wie sie an gewissen Punkten — Krümmungen und Weichen — notwendig sind, unmittelbar aufgenommen werden.

Das Tragwerk erfüllt somit die technischen Anforderungen, die an unseren Schienenträger gestellt werden müssen, in glücklichster Weise. Es ist aber auch außerordentlich preiswert herzustellen, weil es bis auf die wenigen auf Druck beanspruchten Vertikalstäbe nur auf Zug beanspruchte Konstruktionsteile enthält und infolgedessen sehr zweckmäßig aus Rundstahlstäben gebildet werden kann, die an den Knotenpunkten durch fabrikmäßige Bearbeitung der Enden in einfacher und schneller Weise mit einander zu verbinden sind. Die Montage eines solchen Tragwerkes läßt sich bei der immer sich wiederholenden Art der Verrichtungen, die hierzu erforderlich sind, derartig schematisieren, daß sie zur Fließarbeit im vollkommensten Sinne wird und mit außerordentlich geringen Kosten auszuführen ist. Auch bei bereits im Betrieb befindlichen Kanälen läßt sich der Bau ohne nennenswerte Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs durchführen.

Die stützenfreie Spannweite wird man im allgemeinen auf 150—200 m bemessen. Sollten sich größere Spannweiten erforderlich machen, so mag es sich empfehlen, anstelle von Rundstahlstäben für die Gurtungen Kabel zu verwenden, weil sie höher beansprucht werden können. Im allgemeinen aber dürfte die Verwendung von Rundstahlstäben sich billiger und praktischer gestalten, zumal sie sich auch ohne Verzinkung schon durch Teer- oder Farbenanstrich verhältnismäßig gut gegen Rost schützen lassen.

Für die Ausbildung der Fahrbahn dürfte sich wohl am besten ein I-artiges Profil mit verstärkten Flanschen eignen, das mit einhüftigen Tragbügeln an dem Tragwerk hängt. An den Tragbügeln wird zweckmäßig auch die elektrische Leitung befestigt, wie aus Abb. 9 und 10 besonders gut ersichtlich ist.

Bei Kanälen und Wasserstraßen mit einigermaßen gleichbleibendem Wasserspiegel wird man die Höhenlage der Schiene über dem Wasser etwa auf 6,50 m bemessen. Bei Wasserläufen mit wechselndem Wasserspiegel ist die Schiene mindestens 5,50 m über den höchsten schiffbaren Wasserstand zu legen, um Berührungen mit der elektrischen Leitung auszuschließen.

Die Ausbildung von Kurven in der Bahn macht keine Schwierigkeiten. Sie werden zweckmäßig durch kurze Bogenstücke unter den Stützböcken gebildet, die nach Bedarf seitlich verspannt werden. Ebenso wenig Schwierigkeiten macht die Unterführung der Bahn bei Brücken oder die Ueberführung an Schleusen. Bei Brücken mit beschränkter Durchfahrtshöhe wird die Bahn seitlich nach dem Ufer verzogen unter der Brücke durchgeführt, so daß in der Mitte des Fahrwassers die volle Durchfahrtshöhe erhalten bleibt. Bei Schleusen ohne Ueberbrückung des Unterhauptes steigt die Bahn rampenartig vom Unterwasser her nach dem Unterhaupt an und geht in ununterbrochenem Zuge über die Schleuse hinweg. Das Schiff kann also von der Schleppkatze gezogen in die Schleuse einfahren und aus der Schleuse ausfahren, ohne die Schlepptrosse vorübergehend abwerfen zu müssen. Bei Schachtschleusen und Schleusen mit überbrücktem Unterhaupt hingegen ist ein vorübergehendes Abgeben der Schlepptrosse beim Kreuzen der Ueberbrückung nicht vermeidbar, wenn man nicht zu etwas kostspieligeren Vorrichtungen zum Heben und Senken der Maschine mit der Bahn in der Schleusenkammer greifen will. Da sich aber die Maschine auch frei vom Schiff verfahren läßt und das vorübergehende Lösen der Trosse sich schnell und einfach gestaltet, so läßt sich in jedem Falle ohne Schwierigkeiten die Schleppkatze auch über die Schleuse hinweg führen. Ein Maschinenwechsel, wie dies beispielsweise bei der Ufertreidelei üblich ist, ist keinesfalls erforderlich.

Normalerweise wird für jede Fahrtrichtung eine Schienenbahn genügen. Die Bahnen, die zweckmäßig mit 3 bis 5 m Abstand über der Mitte des Fahrwassers liegen, lassen sich durch Weichen, die vom Schiff aus während der Fahrt mit Hilfe einer später zu beschreibenden Vorrichtung gestellt werden können, mit einander verbinden. Auf diese Weise können auch Ueberholungsstellen geschaffen werden, wozu sich beispielsweise die Vorhäfen der Schleusen besonders eignen. Ist der Verkehr auf der Wasserstraße sehr stark und sind Ueberholungen häufig, so empfiehlt es sich, unter Umständen für jede Fahrtrichtung von vornherein gleich 2 Schienen vorzusehen, von denen eine dem Schnellverkehr vorbehalten ist. Die Kosten einer solchen Verdoppelung der Gleise stellen sich relativ gering, weil man durch Anordnung von Querträgern, an denen die Fahrschienen hängen, mit zwei Tragwerken auskommen kann.



Abb. 8



Abb 9

Wie bereits erwähnt, wird man die Unterstützung der Tragwerke normalerweise in Abständen von etwa 150 bis 200 m vornehmen. Diese Abstände genügen im allgemeinen, um die Anordnung von offenen Liegestellen am Ufer zu ermöglichen, ohne daß diese von den Stützböcken beeinträchtigt werden. Es ist aber auch bereits darauf hingewiesen worden, daß sich namentlich bei Verwendung von Kabeln für die Gurtungen des Tragwerkes die stützenfreien Spannweiten wesentlich erhöhen lassen, auch kann man ohne Erhöhung der Kosten in breitem, offenem Fahrwasser, wie beispielsweise in Seen oder Hafenkanälen, die Stützböcke als einfache Pfeiler zwischen die Tragwerke stellen, wie später noch gezeigt wird. Ebenso ist es möglich, die Fahrbahn lediglich am Ufer anzuordnen und die Mitte des Fahrwassers von Ueberspannungen freizuhalten. Letztere Anordnung käme hauptsächlich bei breiten Flüssen und Kanälen, auf denen Schiffe mit hohen Masten und Aufbauten verkehren, in Betracht.

Während die Fahrbahn und ihre Aufhängung das Hauptproblem darstelle, das zu lösen war, bot die Konstruktion der Zugkatze bei dem heutigen Stand der Technik keine Aufgabe, die nicht auch in anderer Form lösbar erschiene. Es kann jedoch gesagt werden, daß die in Hamburg erprobte Konstruktion, die im Nachstehenden kurz beschrieben werden soll, sich durchaus bewährt hat.

Die Katze b läuft mit je 2 gegenübergestellten Räderpaaren e_1—e_4 (Abb. 5—7) auf dem Ober- und Unterflansch des als Fahrschiene verwendeten I-Profiles a. Der zur Uebertragung der Zugkraft erforderliche Anpressungsdruck wird erzeugt: 1. durch das Gewicht der Maschine, 2. durch eine federnde Spannvorrichtung, mit der die Räder zusammengeholt werden können, und 3. durch eine Uebertragung des Trossenzuges auf diese Spannvorrichtung derart, daß hierdurch ein unmittelbar zum Schiffszug proportionaler Anpressungsdruck zusätzlich erzeugt wird. Durch das Eigengewicht und die Federvorspannung nach 2. wird ein an sich regelbarer aber konstanter Anpressungsdruck erzeugt, der allein schon die Maschine befähigt, auch steile Rampen emporzufahren. Durch die Abhängigkeit des Anpressungsdruckes vom Schiffszug wird erreicht, daß die Reibungsverluste im Getriebe möglichst gering bleiben. Der Anpressungsdruck zu 3. ist in seiner Größe durch einen Anschlag begrenzt.

Die Uebertragung des Trossenzuges auf die Maschine in dieser Form stellte für die Konstruktion eine nicht ganz einfach zu lösende Aufgabe, denn der Trossenzug, der aus allen möglichen Richtungen, sowohl vorwärts wie rückwärts, als auch querab erfolgen kann, war so in die Maschine zu leiten, daß hierdurch keine gefährlichen Drehmomente der Maschine in Bezug auf die Bahn entstanden, und daß vor allem auch die Schlepptrosse in jedem Fall immer vollkommen klar lief und keine Verwicklungen mit der Maschine eingehen konnte. Diese Aufgabe ist in einwandfreier Weise gelöst durch den Gleitbügel g, an dem die Schlepptrosse s mit Hilfe der Gleitrolle r angreift. Der Bügel ist seitlich unten um die Maschine herum schwenkbar und stellt sich mit seiner Ebene stets in die Richtung der Schlepptrosse. Die Gleitrolle r legt sich, je nachdem die Maschine vorwärts oder rückwärts zieht, immer in den entsprechenden oberen Winkel des Bügels, so daß Biegungsbeanspruchungen im Bügel nicht in nennenswertem Maße auftreten. Der Bügel selbst ist gleitend in der Maschine gelagert. Seine Bewegung wird durch einen Hebelmechanismus h mit entsprechendem Uebersetzungsverhältnis auf die Spannfeder f der Laufräder übertragen. Die maschinelle Durchbildung der Maschine bietet sonst nichts Bemerkenswertes und ist im einzelnen aus den Abb. 5—7 zu erkennen.

Ein weiteres Problem trat jedoch auf in der Steuerung der Maschine. Das Nächstliegende wäre zweifellos, wenn man den Führer selbst auf die Maschine setzte und die Maschine mit dem Schiff lediglich durch eine Schlepptrosse in Verbindung brächte. Da sich aber die Maschine so durchbilden läßt, daß bei der Fahrt gar keine Bedienung erforderlich ist, so daß sich also die ganze Bedienung der Maschine lediglich auf das Anlassen und Ausschalten des Elektromotors beschränkt, so schien es wünschenswert, dem Schiffer selbst diese Funktionen zu übertragen. Voraussetzung hierbei war freilich, daß die Schaltung so einfach gestaltet werden konnte, daß man sie auch einem ungeübten Mann nach kurzer Unterweisung anvertrauen kann. Der nächstliegende Plan, den gesamten Anlaßapparat, d. i. die Schaltwalze des Motors mit den Anlaßwiderständen, in einem besonderen Führerkorbe zu vereinigen, der je nach Bedarf an die Maschine angehängt, also freischwebend an der Bahn mitfahren konnte, oder auf das Schiff abzusetzen war, erwies sich als undurchführbar, weil die Herabführung der hohen Betriebsspannung der Maschine (ca. 800 Volt Gleichstrom) auf das Schiff zu gefährlich ist, und weil auch die Aufstellung dieses verhältnismäßig umfangreichen und schweren Apparates auf dem Schiff zu Schwierigkeiten geführt hätte. Es war also notwendig, den gesamten Anlaßapparat in die Maschine einzubauen. Die Maschine stellt somit ein geschlossenes Ganzes dar, das von einem auf ihr angeordneten Führersitz ohne weiteres verfahren werden kann wie eine Lokomotive auf ihrem Gleis (Abb. 11).

Die Steuerung vom Schiff aus erfolgt nun mit Hilfe eines besonderen Batteriestromes, der durch ein entsprechend dünnes Steuerkabel bis zum Führerstand des Schiffes geführt wird. Zwei Druckknöpfe, die an geeigneter Stelle, beispielsweise auf der Ruderpinne, aufgeschnallt sind, dienen dazu, den Steuerstromkreis zu schließen und damit den auf der Maschine befindlichen Schaltmechanismus zu betätigen. Der Schiffer kann nun also mit Hilfe dieser beiden Druckknöpfe seine

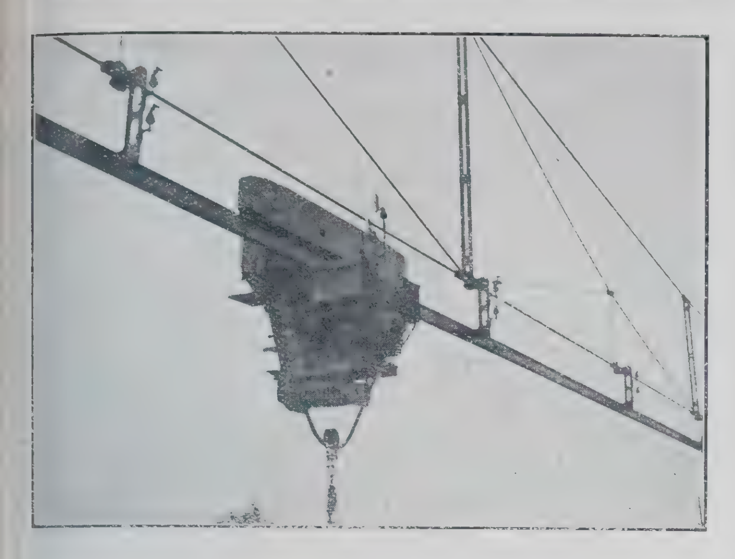


Abb. 10

Maschine vorwärts und rückwärts laufen lassen, stoppen und bremsen. Die einzelnen Schaltungen werden dabei dem Schiffer durch Signale an der Maschine sichtbar gemacht, so daß eine falsche Bedienung nur bei völliger Unachtsamkeit möglich ist. Aber auch in diesem Falle sorgt ein Maximalausschalter dafür, daß die Maschine nicht überlastet wird. Der Schiffer muß dann zur Strafe für seine Unaufmerksamkeit mit Hilfe einer Strickleiter, die an die Maschine angehängt werden kann, auf diese hinaufsteigen und den Maximalausschalter wieder einsetzen, bevor er weiterfahren kann.

Die auf das Schiff herabgeführte Steuerleitung stellt nun auch kein lebenswichtiges Element mehr für die Maschine dar, weil, wie bereits erwähnt, die Maschine auch von oben gesteuert werden kann. Im übrigen läßt sich das Steuerkabel, falls es durch irgend einen Zufall zerrissen oder beschädigt wird, in wenigen Minuten durch ein Reservekabel ersetzen, das in die Steckkontakte an der Maschine und der Druckknopfleiste auf dem Schiff gefahrlos eingesetzt werden kann. Um im Fall eines Zerreißens der Steuerleitung ein Durchgehen der Maschine zu verhindern, ist eine Reißleine vorgesehen, die in diesem Falle selbsttätig den Maximalausschalter öffnet und damit den Hauptstromkreis unterbricht.

Es ist bei dieser Form der Steuerung der Maschine natürlich wünschenswert, daß auch während der Fahrt die Maschine jederzeit bestiegen werden kann. Zu diesem Zweck empfiehlt es sich, das Schleppseil möglichst mitschiffs anzuschlagen, so daß die Maschine bei etwa 30 m langer Schlepptrosse ungefähr über dem Bug des Schiffes stehen wird, wie in Abb. 1 und 2 dargestellt ist. Durch diese Form des Anschlagens des Schiffes bleibt auch die Steuerfähigkeit bei voller Zugkraft der Maschine erhalten, so daß ein seitliches Ausweichen beim Begegnen zweier Schiffe sich leicht mit Hilfe des Steuerruders durchführen läßt, ohne daß die Geschwindigkeit gemäßigt zu werden braucht.

Die Schleppkatzen können elektrisch gebremst werden, außerdem ist aber auch eine Doppelbackenbremse am Getriebe vorgesehen, die ebenfalls mit Hilfe der Schaltwalze oder beim Versagen des Steuerstromes auch von Hand eingerückt werden kann und die bei Ausschalten der Maschine oder auch bei etwaigem Ausbleiben des Stromes als Haltebremse dient. Diese Einrichtung ist außerordentlich wertvoll im strömenden Gewässer. Das Schiff kann sich damit jederzeit sowohl auf der Talfahrt wie auf der Bergfahrt mitten im Strom festhalten. Das schwierige Problem des Stoppens eines talwärts fahrenden Schiffes im strömenden Gewässer ohne Ankerwurf ist damit in einer geradezu selbstverständlichen Form und mit den einfachsten Mitteln gelöst.

Die **Maschinenleistung** dürfte zweckmäßig etwa auf 20 bis 30 PS eff. zu bemessen sein. Das entspricht einer Zugkraft von 775—1160 kg bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7 km/stdl. Diese Leistung wird benötigt, um ein normales Kanalschiff von 600—800 t Ladung (Dortmund—Ems-Kanalschiff) mit einem eingetauchten Querschnitt, der $^1/_5$ des Kanalquerschnittes entspricht, mit etwa 7 km Stundengeschwindigkeit zu ziehen. Da der Zugwirkungsgrad der Treidelschwebekatze, bezogen auf ihren Stromverbrauch, ungefähr 75 % beträgt, derjenige eines Kanalschleppdampfers, bezogen auf die indizierte Maschinenleistung hingegen nur 16 %, so sind für 30 PS effektiver Zugleistung bei der Schleppkatze 40 PS = rd. 30 kW erforderlich, beim Schleppdampfer hingegen 186 PSi. Es wäre natürlich unwirtschaftlich, wenn man eine derartige Dampferleistung zum Schleppen eines einzigen Schiffes aufwenden wollte, ganz abgesehen davon, daß eine Fahrgeschwindigkeit von 7 km/stdl. für einen Schleppdampfer in einem Kanal völlig unzulässig ist. In unserem Falle jedoch spielen die Betriebskosten eine derartig geringe Rolle, daß es unbedingt wirtschaftlich gerechtfertigt ist, bis zu einer solchen Fahrgeschwindigkeit von 7 km/stdl. für ein beladenes Schiff zu gehen. Der Vorteil, daß Schiff und Ladung früher an Ort und Stelle kommen, und daß das Schiff entsprechend mehr Reisen im Jahr machen kann, ist wichtiger als die Ersparnisse an Betriebskosten, wenn man die Zugleistung pro Schiff auf den dritten oder vierten Teil verringern würde wie bei der jetzt üblichen Schleppschiffahrt mit Dampfern.

Die Frage, ob auch bei Anwendung des neuen Treidelverfahrens nicht doch zweckmäßiger wieder zum Schleppzugbetrieb gegriffen werden sollte, oder ob Einschiffsbetrieb vorzuziehen ist, dürfte unzweifelhaft zugunsten des letzteren zu beantworten sein. Es wird in einem späteren Abschnitt dieser Punkt noch eingehend zu behandeln sein, weil er für die Entwicklung der Binnenschiffahrt, besonders auf künstlichen Wasserstraßen, von allergrößter Bedeutung zu werden verspricht. Einstweilen sei nur gesagt, daß es auch mit Rücksicht auf die Baukosten der gesamten Anlage unbedingt vorzuziehen ist, mehrere kleine Maschinen zu verwenden als eine große von der mehrfachen Leistung. Ueber eine Maschinenleistung von 30 PS eff. hinauszugehen, scheint nicht ratsam, weil sonst dem leeren Schiff eine Geschwindigkeit gegeben würde, die im allgemeinen doch nicht ausgenutzt werden kann mit Rücksicht auf die zu häufig eintretende Notwendigkeit der Ueberholung. Auch für das beladene Schiff hat eine noch höhere Zugkraft wenig Zweck, weil der Schiffswiderstand bei mehr als 7 km/stdl. Geschwindigkeit in zu ungünstigem Verhältnis zu ihr wächst. Bei Strömungskanälen, wie sie beispielsweise bei den süd-

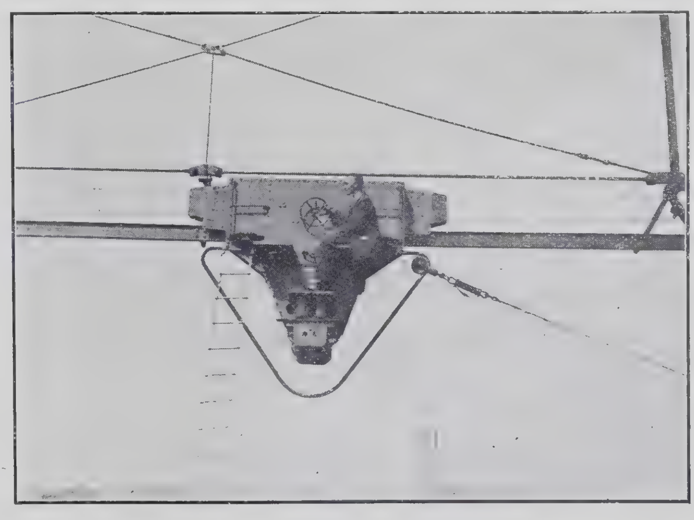


Abb. 11

deutschen Kraftwasserstraßen geplant sind, liegen die Verhältnisse insofern anders, als bei der Bergfahrt erheblich mehr Kraft verbraucht wird als bei der Talfahrt. Hier dürfte es sich wohl empfehlen, jedes Schiff mit 2 Maschinen der genannten Größe auszurüsten, die auf der Bergfahrt beide als Zugmaschinen arbeiten, während bei der Talfahrt die hintere Maschine in Bremsbereitschaft stromlos mitgeschleppt wird. Die Abb. 1 und 2 zeigen, wie in diesem Fall die Schlepptrosse am Schiff anzuschlagen wäre.

Der Betrieb der Treidelschwebebahn.

Der Betrieb mit der Treidelschwebebahn ist nun derartig gedacht, daß an den verschiedenen Hafenplätzen der Wasserstraße von seiten einer zu bildenden Betriebsgesellschaft oder gegebenenfalls auch der Kanalverwaltung selbst Schleppkatzen vorrätig gehalten werden, die nach Bedarf an die Lastschiffe mietweise abgegeben werden. Der Schiffer kann die Katze entweder an dem Maschinendepot selbst in Empfang nehmen oder auch durch das Personal des Depots an eine zu vereinbarende Stelle fahren lassen, wo sie alsdann vom Schiff übernommen wird. Der Katze ist ein Stromzähler eingebaut, so daß die Bezahlung der Schleppleistung sich nach Maßgabe des verbrauchten Stromes richtet. Hierbei kann natürlich ebenso wie im bisherigen Schleppbetrieb durch Multiplikatoren auch eine Staffelung nach Tarifklassen herbeigeführt werden.

Die Maschinenmiete wird nach Zeit berechnet. Der Schiffsführer bekommt hierdurch ein Interesse, seine Maschine, sobald er sie nicht mehr benötigt, an das nächste Depot wieder abzuliefern. Die Maschinen sind, wie bereits erwähnt, so gebaut, daß eine Wartung auf der Fahrt nicht erforderlich ist, und daß es vollkommen ausreicht, wenn sie in gewissen längeren Zeitabschnitten einmal nachgesehen werden. Das geschieht jedesmal bei Einlieferung der Maschine ins Depot.

Ist nun ein Schiff gezwungen, an einem Platz anzulegen, wo sich kein Depot befindet, so ergeben sich folgende Möglichkeiten: Ist die Anlegestelle mit einer Weiche ausgerüstet, die der Maschine ermöglicht, von dem Hauptgleis auf ein Wartegleis zu fahren, so kann sie der Schiffer dort so lange warten lassen, bis er seine Reise fortsetzt. Die Maschinenmiete, die an sich keinen nennenswerten Betrag ausmacht, kann ihm für den Fall, daß er die Maschine längere Zeit nicht benutzt, günstiger berechnet werden, gegebenenfalls kann dem Schiff die Maschine auch in Dauermiete oder Kauf überlassen werden. Besitzt die Anlegestelle keine Weiche, was im allgemeinen natürlich zu vermeiden ist, so bleibt dem Schiffer die Möglichkeit, die Maschine entweder durch einen Mann der Besatzung freifahrend bis zum nächsten Depot zu bringen, oder noch einfacher, sie dem folgenden Schiff als Vorspann mitzugeben. Wird eine Maschine schadhaft, so ist für diesen Fall durch Betriebsordnung festzulegen, daß jedes folgende Schiff verpflichtet ist, sie bis zum nächsten Depot mitzuschieben und das vom Unfall betroffene Schiff in Schlepp zu nehmen. Die Geschwindigkeit verringert sich hierdurch um etwa 1 bis 2 km/stdl. Der Gleichstromhauptschlußmotor der Maschine paßt seine Geschwindigkeit selbsttätig der neuen Belastung an. Der Fall, daß eine Maschine überhaupt nicht verfahrbar ist, braucht nicht in Erwägung gezogen zu werden, da er durch die Konstruktion der Maschine als ausgeschlossen gelten kann.

Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß selbstverständlich auch ein Zur-Ruhe-Gehen der Schiffe auf freier Strecke zu beliebiger Zeit nicht geduldet werden kann. Die Schiffe müssen vielmehr, wie das im Kanalbetrieb jetzt bereits der Fall ist, zu diesem Zweck Ausweichen aufsuchen, andernfalls müssen sie solange durchfahren, wie eben der Betrieb währt. In diesem Zusammenhange sei auch gesagt, daß es bei der Eigenart dieses neuen Verkehrsmittels durchaus möglich ist, auch im Nachtbetrieb zu fahren, denn das Schiff sowohl wie die Katze und erforderlichenfalls auch die Wasserstraße selbst können gut beleuchtet werden. Der Nachtbetrieb ist umso eher möglich, als die Gefahren des Schleppzugbetriebes, wie oben erläutert, bei dem neuen Selbstfahrersystem fortfallen.

(Schluß folgt.)

Der Völkerrechtsgedanke im internationalen Binnenschiffahrtsrecht

Von Ministerialrat Oppermann
im Reichsverkehrsministerium, Berlin.

(Fortsetzung und Schluß aus der Juni- und Julinummer.)

Der Grundsatz der „Freiheit der Schiffahrt" auf internationalen Strömen ist wohl der älteste Grundbegriff des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes. Seine Entwicklung ist vornehmlich vom Rhein ausgegangen und läßt sich seit dem Frieden von Osnabrück und Münster über den Pariser Frieden von 1814 und die Wiener Schlußakte von 1815 bis in die neueste Zeit gut verfolgen. Zunächst nur zwischenstaatliches Recht, dürfte er seit dem Wiener Kongreß (Art. CVIII und CIX der Wiener Schlußakte) wohl ohne Zweifel allgemeines Völkerrecht darstellen. Streitig blieb auf dem Wiener Kongress die dort lebhaft umstrittene Frage (v. Humboldt gegen den Engländer Clankarty), ob die „Freiheit der Schiffahrt" allen Nationen, auch den Nichtuferstaaten derart einzuräumen sei, daß sie in jeder Hinsicht mit den Uferstaaten gleichzustellen wären. Die Mehrheit setzte es schließlich durch, daß keinesfalls die Nichtuferstaaten die gleichen Rechte wie die Uferstaaten haben sollten. Eine anderweite Klärung dieser Streitfrage durch das Völkerrecht ist bisher niemals einwandfrei erfolgt, zumal wenn man nach dem Vorstehenden beachtet, daß die alte Elbe- und die Rheinschiffahrtsakte von 1868 sowie der V. v. V. und die neuen Schiffahrtsakten für die Elbe und die Donau nur zwischenstaatliches Recht darstellen, das — erst von wenigen Staaten ratifizierte — Wasserstraßenabkommen von Barcelona aber im Art. 3 die „freie Ausübung der Schiffahrt" nur den „Vertragsstaaten" gewährt und diesen Grundsatz auch auf die „internationalisierten" Ströme anwendet, indem der Art. 2 des Statutes, (dessen Rechtsgültigkeit als eine im Widerspruch zum Art. 338 V. v. V. stehende Ausnahmevorschrift zu Ungunsten der internationalisierten Ströme übrigens an sich schon stark bezweifelt werden kann) den Art. 3 nicht aufführt. Bei dieser Rechtslage wird man lediglich den Grundsatz, daß die Uferstaaten eines internationalen Stromes nur die Schiffe der übrigen Uferstaaten schlechthin zur freien Schiffahrt zulassen müssen, als allgemeinen Völkerrechtssatz anerkennen können. Dagegen ist daran festzuhalten, daß die Gewährung der freien Schiffahrt auf internationalen Strömen an die Schiffe anderer Staaten bisher nur zwischenstaatliches Recht ist und daß, falls das Wasserstraßenabkommen von Barcelona einmal von der Mehrzahl der Signatarstaaten — unter denen sich naturgemäß alle Staaten mit internationalem Wasserstraßenbesitz befinden müssen — ratifiziert sein sollte, der Begriff der Freiheit der Schiffahrt sich als allgemeines Völkerrecht dahin erweitert, daß die Uferstaaten an internationalen Strömen bereit sind, auf vertraglicher Grundlage auch Nichtuferstaaten die freie Schiffahrt

auf den ihrer Hoheit unterstehenden Strecken der internationalen Ströme zu gewähren, wobei es offen bleibt, ob die Uferstaaten dieses Recht ohne Gegenleistung zugestehen wollen oder nicht. Denn wenn auch im Barcelona-Abkommen von den Nichtuferstaaten dafür keine Gegenleistung gewährt ist, so darf nicht übersehen werden, daß das Recht (der Uferstaaten) zur Kündigung des Wasserstraßenabkommens, also auch zur Kündigung der Gewährung der Freiheit der Schiffahrt an die Vertragsstaaten als allgemeines Völkerrecht in der Konvention zum Wasserstraßenabkommen (Art. 8) anerkannt ist. Für die Signatarstaaten des V. v. V. und der entsprechenden Verträge würden in einem solchen Fall der Kündigung nur die einschlägigen Vorschriften dieser letzterwähnten Verträge bestehen bleiben (Art. 2 der Wasserstraßenkonvention), von denen jedoch, was den V. v. V. anlangt, keine den Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt einwandfrei umschreibt, indem nur einzelne Artikel, z. B. 321, 327, 332 von der Gleichbehandlung der Schiffe der alliierten und assoziierten Mächte oder aller Nationen mit den eigenen Schiffen Deutschlands sprechen, ohne etwa die Beschränkung der Freiheit der Schiffahrt zu Ungunsten der Einheimischen und damit auch zu Ungunsten der Schiffe anderer Nationen auszuschließen. Diese Rechtslage, die sich noch weiter vertiefen ließe, entspricht auch durchaus dem Grundgedanken des allgemeinen Völkerrechts. Denn dieses wird in erster Linie von dem Grundsatz der Gegenseitigkeit beherrscht und kennt keineswegs den Rechtssatz, daß ein Uferstaat seine Souveränität über sein Gebiet, zu dem auch die Strecke eines internationalen Stromes gehört, einem anderen Staat gegenüber ohne jede Gegenleistung beschränken muß. Denn selbst wenn man hinsichtlich derjenigen Staaten, die mangels eigener Binnenströme keine Gegenseitigkeit gewährleisten können, ein „Recht zu Gunsten Dritter" konstruieren wollte, so würde dennoch immer die Entstehung eines solchen Rechtes nicht originär, sondern nur durch eine Entschließung des betreffenden Uferstaates möglich sein, welche dieser wiederum nicht ohne irgendeine Gegenleistung des anderen Staates zu treffen braucht.

Von dem Begriff der Freiheit der Schiffahrt ist der Grundsatz der Gleichbehandlung zu unterscheiden. Die Freiheit der Schiffahrt umfaßt die ungehinderte Ausübung des Schiffahrtsbetriebes, also ungestörte Zulassung zur Schiffahrt und Beseitigung von Schiffahrtshindernissen usw. nach erfolgter Zulassung. Die Gleichbehandlung bezieht sich auf Maßnahmen der Uferstaaten, welche die Schiffahrt als solche weder unmöglich machen noch behindern, sondern sie in anderer Weise berühren oder belasten (auf ihre „prospérité", s. oben, einwirken). Mit Bezug auf die Freiheit der Schiffahrt liegt die Gleichbehandlung schon in dem Begriff selbst. Denn eine unterschiedliche Behandlung einer Nation gegenüber den Einheimischen bei Gewährung der Schiffahrtsfreiheit ist eben keine wirkliche Freiheit der Schiffahrt mehr für diese Nation. Bei der Gleichbehandlung sind die zu Grunde liegenden staatlichen Maßnahmen als solche international-rechtlich nicht gebunden. Festgelegt ist nur, daß dasjenige, was ein Uferstaat anordnet, auf alle Nationen gleichmäßig anzuwenden ist. Dieser Grundsatz läßt sich im internationalen Schiffahrtsrecht erst viel später als der Grundsatz der Freiheit der Schiffahrt nachweisen. In den Art. CVIII bis CXVII der Wiener Schlußakte findet er sich noch nicht. Die alte Elbeakte von 1821 und die Additionalakte von 1844 enthalten ihn gleichfalls nicht. In den wichtigeren internationalen Verträgen des 19. Jahrhunderts für die Donau (Pariser Frieden von 1856, Donauakte von 1865, Londoner Verträge, Berliner Vertrag u. a. m.) ist er auch nicht einwandfrei nachweisbar. Für den Rhein kennt ihn die Akte von 1831 noch nicht. Erst die Schiffahrtsakte von 1868 enthält ihn in gewissem Umfang im Art. 4. Desgleichen ist er in den niemals wirklich praktisch gewordenen Akten für den Niger und den Kongo enthalten. Sodann hat ihn der V. v. V. im Art. 332 aufgestellt und von hieraus ist er in das Wasserstraßenabkommen von Barcelona (Art. 4) und in die Schiffahrtsakten für die Donau von 1921 (Art. 1) und die Elbe von 1922 (Art. 13) übergegangen. Es würde zu weit führen, hier die vielen recht interessanten Unterschiede in den Wortfassungen der verschiedenen Bestimmungen bis ins Einzelne darzulegen. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß die Rheinschiffahrtsakte nur die „zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffe", diese aber „in jeder Hinsicht" gleichbehandelt, daß die Niger- und die Kongoakte wie das Wasserstraßenabkommen von Barcelona die Gleichbehandlung nur für die „Ausübung der Schiffahrt" gewähren, daß die Wortfassung der Donauakte auf das Gleiche hinausläuft, daß der Art. 332 V. v. V. die Gleichbehandlung den „Staatsangehörigen, dem Eigentum und den Flaggen aller Nationen" gewährt und daß der Art. 13 der Elbeakte hierzu noch die Worte „in jeder Hinsicht" (was allerdings auch nur auf die Ausübung der Schiffahrt sich beziehen soll) hinzufügt. Nun enthalten die erwähnten Verträge sämtlich bis auf das Barcelona-Abkommen nur zwischenstaatliches Recht. Ob das Barcelona-Abkommen einmal allgemeines Völkerrecht wird, muß abgewartet werden. In diesem Falle würde das allgemeine Völkerrecht darin bestehen, daß von den Uferstaaten an internationalen Strömen auf vertraglicher Grundlage (also nur gegen entsprechende Gegenleistung, falls dies gefordert wird) die Gleichbehandlung für die Ausübung der Schiffahrt zu gewähren ist. Der Gedanke der Gegenseitigkeit bei Gewährung der Gleichbehandlung wird auch dadurch unterstrichen, daß selbst im V. v. V. die Gleichbehandlung des Art. 332 durch den schon erwähnten Art. 378 auf die Gegenseitigkeit abgestellt ist, sodaß der Art. 332, weil innerhalb der gesetzten Frist die Gegenseitigkeit nicht gewährt worden ist, inzwischen durch Fristablauf seine Erledigung gefunden hat. Mithin ist festzustellen: einen Rechtssatz, daß aus der internationalen Eigenschaft eines Stromes die Verpflichtung der Uferstaaten zur Gewährung der Gleichbehandlung folgt, kennt das allgemeine Völkerrecht nicht. Die Uferstaaten sind vielmehr zur Zeit in ihrer Entschließung über die Gewährung der Gleichbehandlung frei, und zwar selbst nach dem V. v. V. Wird das Barcelona-Abkommen später einmal allgemeines Völkerrecht, so müssen die Uferstaaten allen Vertragsstaaten dieses Abkommens die Gleichbehandlung gewähren, sie können das Abkommen aber kündigen und sind sodann wieder völlig freigestellt, da die Gleichbehandlung nach dem dann gültigen allgemeinen Völkerrecht des Barcelona-Abkommens nur auf der Grundlage eines Vertrages einzuräumen ist.

Noch nicht beantwortet ist hiermit die Frage, worauf sich die Gleichbehandlung sachlich bezieht. Die Beantwortung dieser Frage hängt mit dem Begriff des internationalen Stromes und dem Wesen und Zweck der zu seiner rechtlichen Sicherstellung getätigten internationalen Schiffahrtsakten zusammen. In dieser Hinsicht ist festzustellen, daß der Begriff des internationalen Stromes zum mindesten seit der Wiener Schlußakte von 1815 in das allgemeine Völkerrecht übergegangen ist als Inbegriff von Völkerrechtsbestrebungen, die auf den Schutz der Transitinteressen der Flußoberlieger gegenüber den Flußunterliegern zwecks Zuganges zum freien Meer abzielten. Entsprechend diesem ursprünglichen und eigentlichen Ziel der Schaffung des Begriffes des internationalen Stromes haben sich, wie die weiter oben kurz erörterte geschichtliche Entwicklung dartut, auch die Schiffahrtsakten fast ausschließlich mit reinen Schiffahrtsfragen befaßt. Nach allgemeiner völkerrechtlicher Uebung sind demgemäß die Schiffahrtsakten Verträge, die den Schiffahrtsbetrieb gegen unzulässige Störungen schützen sol-

len, während die wirtschaftlichen Fragen in der Hauptsache den Handelsverträgen verblieben sind. Es ist zuzugeben, daß die Schiffahrtsakten gelegentlich auch Vereinbarungen rein wirtschaftlicher Natur enthalten. Dies sind jedoch verschwindende Ausnahmen gegenüber dem übrigen Inhalt. Man beachte ferner die beiden grundsätzlichen Auslegungsregeln für den Inhalt der Schiffahrtsakten, die gleichfalls als im Völkerrecht begründet anzuerkennen sind, daß

1. die Akten von der bestehenden Hoheit der Uferstaaten ausgehen, also Einschränkungen dieser Hoheit nur insoweit kennen, als diese ausdrücklich in den Akten festgelegt sind demgegenüber derjenige die Beweislast hat, der die Zuständigkeit der Akte oder der Schiffahrtskommission auf einem bestimmten Gebiete behauptet (vergl. z. B. auch Art. 4 des Barcelona-Abkommens: „l'Etat riverain, sous la souveraineté ou l'autorité duquel se trouve la partie de voie navigable considérée"); und daß

2. weil die Schiffahrtsakten keine Handelsverträge sind, Fragen, die sich auf die Schiffahrt als Gewerbebetrieb beziehen, nur insoweit auf Grund der Schiffahrtsakten zu behandeln sind, als dies ganz ausdrücklich in dem Text der Akten vermerkt ist, daß sie aber grundsätzlich nicht in eine Schiffahrtsakte gehören und ihre Aufnahme deshalb von den Uferstaaten abgelehnt werden kann.

Aus dieser Rechtslage folgt nun, daß die Gleichbehandlung sich grundsätzlich nur auf solche staatlichen Maßnahmen bezieht, die spezifisch die Schiffahrt als solche betreffen. Dies wird, so bald das Barcelona-Abkommen ratifiziert und damit allgemeines Völkerrecht geworden ist, noch besonders bestätigt sein.

Aus der Eigenschaft der Schiffahrtsakten als Verträge zur Sicherung des eigentlichen Schiffahrtsbetriebes folgen des weiteren noch einige Fragen, die wegen ihres akuten Interesses hier noch gestreift werden müssen.

Der Aufgabenkreis der Schiffahrtskommissionen, die zur Durchführung der Schiffahrtsakten geschaffen worden sind und als Uferstaaten-Kommissionen seit der Wiener Schlußakte in das allgemeine Völkerrecht übergegangen sind, deckt sich mit dem sachlichen Geltungsbereich der Schiffahrtsakten.

Die internationale Regelung arbeitsrechtlicher Bestimmungen für die Schiffahrt ist nach völkerrechtlichen Anschauungen kein Gegenstand einer Schiffahrtsakte oder der Behandlung in einer Schiffahrtskommission. Denn derartige Fragen haben mit der Ueberwachung des ungehinderten Schiffahrtsbetriebes nichts zu tun. Dies läßt sich am besten an dem Beispiel der Bemannungsvorschriften erkennen. Die Anordnung, daß zur Sicherheit der Schiffahrt je nach Art und Ausrüstung des Schiffes eine Mindestzahl von Schiffsleuten an Bord sein muß, ist eine strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschrift. Die Frage dagegen, ob diese Mindestzahl ausreicht, um eine Ausbeutung des Personals zu verhindern, ist eine Frage des Arbeitsrechts oder der Arbeiterfürsorge. Die Schiffahrts-Kommission hat nur ein Interesse und ein Recht, sich von dem Vorhandensein der Mindestzahl von Schiffsleuten zu überzeugen, dagegen geht es sie nichts an, ob darüber hinaus mehr Leute an Bord sind oder sein müssen. Diese Frage hat der Uferstaat mit den Arbeitnehmern und Arbeitgebern unter sich zu regeln.

Auch die Frage der Vereinheitlichung des internationalen Binnenschiffahrtsrechts hat gleichfalls nichts mit dem Aufgabenkreis der Kommissionen zu tun. Das private Binnenschiffahrtsrecht berührt die wirtschaftlichen Seiten der Binnenschiffahrt und die rechtspolitischen Interessen der Uferstaaten. Das Gleiche gilt von den meisten Fragen des öffentlichen Binnenschiffahrtsrechts. Alle diese Dinge beeinträchtigen das ordnungsmäßige Funktionieren der Schiffahrtsvorgänge nicht.

Aus dem vorerwähnten Charakter der Schiffahrtsakte[n] ergibt sich auch einwandfrei der völkerrechtliche Begri[ff] der Strom- und Schiffahrtspolizei. Danach hat sie die Re[-]gelung des Schiffahrtsverkehrs und die Verhinderung vo[n] Beschädigungen der Wasserstraßen usw. im Interesse de[s] Verkehrs zum Gegenstand. Demgemäß ist z. B. die Eichun[g] kein Gegenstand der Strom- und Schiffahrtspolizei und di[e] Eichvorschriften sind nicht durch die Schiffahrtskommissione[n] festzusetzen. Die Eichung dient vornehmlich fiskalische[n] und Handelszwecken (der Abgabenerhebung und der Nach[-]prüfung zum Zwecke der Kostenberechnung bei den Han[-]delsgeschäften). Mit den nautischen Vorgängen hat sie un[-]mittelbar nichts zu tun.

Endlich folgt aus der völkerrechtlich anerkannten Tat[-]sache, daß die internationalen Ströme der Gebietshoheit de[r] Uferstaaten unterstehen, daß in der Binnenschiffahrt da[s] „Flaggenrecht" mit dem Völkerrecht in Widerspruc[h] steht, da es wie im Seerecht von der Rechtsauffassung aus[-]geht, daß der internationale Strom niemand gehör[t]. Der Beschluß der Zentralkommission für die Rhein[-]schiffahrt, daß im internationalen Rheinschiffahrtsrecht da[s] Flaggenrecht der Binnenschiffe bereits durch die Akte vo[n] 1868 geschaffen sei, ist ein ganz offensichtlicher Irrtum. Di[e] Rheinschiffahrtsakte gewährte eine Anzahl in der Akte fest[-]gelegter Vorteile den „zur Rheinschiffahrt gehörigen" Schif[-]fen. Damit sich nun ein Schiff als ein solches, das dies[e] Eigenschaft besaß, ausweisen konnte, bestimmte Art. 2 Abs. [...] der Rheinakte, daß jedes Schiff, welches das Recht zur Füh[-]rung der Flagge eines Rheinuferstaates besäße, als zur Rhein[-]schiffahrt gehörig angesehen werden solle. Dieses „Recht zu[r] Flaggenführung" gab also im internationalen Recht dem Schif[f] keine Landeszugehörigkeit und diente auch nicht zum Beweis seiner Landeszugehörigkeit, es sollte auch nicht die Rechtsver[-]hältnisse des Schiffes im internationalen Verkehr klarstelle[n], sondern es diente nur dazu, ein Schiff zu legitimieren, damit es die in der Akte für die zur Rheinschiffahrt ge[-]hörigen Schiffe festgelegten Vorteile in Anspruch nehme[n] konnte. Von einem „Flaggenrecht" im seerechtlichen Sinn[e] kann bei dieser Regelung keine Rede sein. Also auch da[s] zwischenstaatliche Rheinrecht kennt das Flaggenrecht de[r] Binnenschiffahrt nicht.

Im Gegensatz hierzu ist die Frage der Eintragung de[r] Binnenschiffe entgegen der bisher in den beteiligten inte[r-]nationalen Kreisen hervorgetretenen Auffassung bereit[s] völkerrechtlich insofern geklärt, als für die Frage des Ein[-]tragungszwanges und des Eintragungsortes der Binnenschiff[e] auf dem Umwege über das Recht der Handelsverträg[e], welches insoweit seit langem Völkerrechtscharakter hat, da[s] Recht desjenigen Staates entscheidend ist, in dem mit de[m] Binnenschiff das Schiffahrtsgewerbe ausgeübt wird. Vo[m] Standpunkt des internationalen Handelsvertragsrechts is[t] stets feststellbar, an welchem Orte eine einzelne Person ode[r] eine Gesellschaft eine Betriebsstätte im Sinne dieses Rechte[s] hat. Zu dem Inventar dieser Betriebsstätte wie des mi[t] dieser Stätte ausgeübten Gewerbebetriebes selbst gehör[t] das Binnenschiff als bewegliche Sache. Mithin untersteht e[s] nach handelspolitischen (und insoweit Völkerrechts-) Grundsätzen dem Recht des Gewerbebetriebsstaate[s] und ist dort nach den gesetzlichen Bestimmunge[n] dieses Staates einzutragen. Demgemäß können in de[r] Praxis hinsichtlich des Eintragungsortes keine Rechts[-]konflikte entstehen. Dies ist nur dann möglich, wenn ei[n] Gesetz wie z. B. die bisherige und zukünftige französisch[e] Binnenschiffahrtsgesetzgebung eine Regelung hinsichtlich de[s] Eintragungsortes trifft, die dem erwähnten, an sich ausge[-]tragenen internationalen Grundsatz entgegensteht, soda[ß] diese Gesetzgebung mit der Gesetzgebung anderer Staate[n], die wie z. B. das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz von 189[...] mit jenem internationalen handelspolitischen Grundsatz in Einklang stehen, in Widerspruch gerät.

Die vorstehenden Darlegungen sind nur ein bescheidener auf mehrjähriger praktischer Beschäftigung mit dem Stoff beruhender Versuch, mehr wie bisher zu einer rein sachlichen, entsprechend der Eigenart der Materie vorwiegend völkerrechtlichen Betrachtungsweise anzuregen. Aus der Fülle des Vorhandenen konnte nur weniges herausgegriffen werden. Manches wird aus abweichenden nationalpolitischen oder auch Weltanschauungsgründen auf Widerstand stoßen. Sollte sich hieraus eine sachliche Vertiefung in der Erkenntnis der Materie ergeben, so wäre dies nur zu begrüßen. Denn wie schon am Anfang der Ausführungen, so soll auch hier am Schluß auf Grund eigener, unmittelbarer Erfahrungen nochmals betont werden: eine sachliche Vertiefung der Fragen des internationalen Binnenschiffahrtsrechts liegt im dringenden Interesse der internationalen Binnenschiffahrt, wenn überhaupt die Staaten sich erfolgversprechend mit dieser Materie befassen wollen. Wer etwa glaubt, daß manche der erörterten Fragen keinen praktischen Wert mehr haben, dem sei erwidert, daß alle vorerwähnten Fragen und noch viele andere im Laufe der Zeit, die einen früher, die anderen später, zur internationalen Diskussion gelangen oder wiedergelangen werden. Gerade mit Rücksicht hierauf aber kann man nicht früh genug die rechtliche und geschichtliche Wahrheit klarlegen und festhalten, um zu verhüten, daß sich falsche Auffassungen festsetzen, die nachher wieder schwer zu beseitigen sind. Auf diese Weise wird man dem gemeinsamen Interesse der beteiligten internationalen Kreise am besten dienen, dies sind in der Hauptsache die Uferstaatengemeinschaften an den internationalen Strömen und ihre Binnenschiffahrt.

Die technischen Erfolge der Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg

Von Oberbaurat Dr. Ing. Kupferschmid, Karlsruhe.

In der Juli-Nummer dieser Zeitschrift nimmt Herr Oberbaurat Spieß, Karlsruhe zu meinem Aufsatz in der Märznummer Stellung, wobei er zu dem Ergebnis kommt, daß dem Regulierungswasserspiegel, der durch 2,0 m bei Kehl (Straßburg) und 3,0 m bei Maxau bestimmt war, eine Unterschreitungsdauer von 47 Tagen entsprochen habe und deshalb für die Beurteilung der mit der Regulierung erzielten Erfolge heute nur der ebenfalls eine 47tätige Unterschreitungsdauer aufweisende Gl. W. 1923 in Frage kommen könne. Seiner Beweisführung legt er die von Professor Sayer als Anlage zur Denkschrift über den Rheinregulierungsentwurf von 1896/97 durchgeführten hydraulischen Berechnungen zu Grunde, die von dem gemittelten Niedrigwasser von 1885 mit + 0,70 m Mainz ausgehen und mit Hilfe niederer Beharrungsstände aus den Jahren 1891/96 die gleichwertigen Stände an den zwischen Mannheim und Straßburg (Kehl) gelegenen Pegeln ermitteln. Herr Spieß stellt dabei aus den Pegelbeobachtungen von 1886/90 fest, daß + 0,70 m Mainz eine Unterschreitungsdauer von 47 Tagen entsprochen habe.

In der Denkschrift zum Regulierungsentwurf von 1896/97 ist aber ausdrücklich erklärt, daß dem Entwurf das dem Stand von 1,50 m Cöln entsprechende gemittelte Niedrigwasser von 1885 zu Grunde gelegt werde, und durch die preußische Landesanstalt für Gewässerkunde ist 1908 festgestellt worden, daß 1,50 m Cöln im Jahre 1885 eine Unterschreitungsdauer von 20 Tagen entsprochen habe. Das gemittelte Niedrigwasser von 1885, welches 1,50 m Cöln entsprechen sollte, hätte daher an allen Rheinpegeln die gleiche 20tägige Unterschreitungsdauer aufweisen müssen. Wenn also, wie Herr Spieß angibt, + 0,70 m Mainz 1885 eine 47tägige Unterschreitungsdauer entsprochen hat, so war eben diese Pegelzahl falsch, und zwar um ein Maß zu hoch gegriffen, das nach Herrn Spieß 0,20 m, nach der Tabelle im Schlußprotokoll der technischen Strombefahrung von 1908 wahrscheinlich 0,25 m betragen hat. Das darf nicht auffallen, da das gemittelte Niedrigwasser von 1885 von Cöln bis Straßburg bekanntlich durch Zusammenstücken nicht gleichzeitiger Beharrungsstände also ein Verfahren erhalten worden war, das später (1908) als unzuverlässig erkannt und deshalb fallen gelassen wurde.

Daß die Annahme einer 47tägigen Unterschreitungsdauer unzulässig ist, geht auch aus dem Beschluß Ziff. 2 des Schlußprotokolls der technischen Strombefahrung von 1908 klar hervor.

Man wollte bei der Annahme des Regulierungswasserstandes mit 1,50 m Cöln im Jahre 1885 übereinstimmen und glaubte dies durch den Anschluß an + 0,70 m Mainz erreicht zu haben. In Wirklichkeit entsprach aber der daraus hervorgegangene Wasserstand nicht 1,50 m, sondern einem höheren Stand am Cölner Pegel. Die Beweisführung des Herrn Spieß ist also auf einem 1885 begangenen und in die Anlage zur Denkschrift von 1896/97 übernommenen Irrtum aufgebaut.

Die Sayer'schen Berechnungen sind aber neben anderem auch noch deshalb zu beanstanden, weil sie außer acht lassen, daß die Pegelbeobachtungen am Rhein zwischen Mannheim und Basel zu jener Zeit, wie auch heute noch außerhalb der regulierten Strecke, im allgemeinen keinen stetig, sondern einen unstetig verlaufenden, durch Abstürze (Abfälle) mit starkem und Kolke mit geringem Gefälle gebildeten, Wasserspiegel erfaßten, was seinen Grund darin hat, daß in dieser Strecke eine Kiesbankbewegung stattfindet, die sich bei Niederwasser etwa wie in Fig. 1 und 2 schematisch im Grundriß und Längenschnitt darstellt.

Rückt das Stromgebilde bei der Bewegung abwärts, so erfaßt der Pegel bei gleichbleibender Wasserführung, wie eine Verschiebung des Längenschnittes entlang der Linie des verglichenen Wasserspiegels erkennen läßt, zunächst in fallenden Zahlen den schwach steigenden Wasserspiegel im Kolk bis zu dem Augenblick, wo ihn der stark steigende Absturz mit der Schwelle erreicht. Es ergibt sich also am Pegel die in Fig. 3 dargestellte Wasserstandslinie. Das Vorbeigehen eines Kolkes mit einem Absturz am Pegel dauert in der Regel mehrere Jahre, wovon nur ein verhältnismäßig kleiner Teil auf den Absturz, der weitaus größere dagegen auf den Kolk entfällt. Selbstverständlich müssen die Modifikationen, die das Schema in besonderen Fällen erfährt, auch in den Pegelablesungen zum Ausdruck kommen, so z. B. wenn der Pegel etwa im Scheitel einer stark gekrümmten Concaven steht, in welchem Fall an Stelle der unstetigen Ablesung eine stetige tritt, wobei die Schwankungen bei gleicher Wasserführung durch die Veränderungen der vor dem convexen Ufer liegenden Kiesbank und den Durchgang des Geschiebes durch den schmalen und tiefen Schlauch bedingt sind. Daß auch die Querneigung des Stromspiegels, die in gekrümmten Kolkstrecken und bei scharfen Anfällen des Talweges oder der Abstürze gegen den Standort des Pegels recht beträchtliche Maße — 30 bis 40 cm — erreichen kann, eine Rolle spielt, bedarf keiner weiteren Begründung. Die durch alle diese Umstände bedingten Fehler der Pegelbeobachtungen gehen auch in die

daraus ermittelten niederen Beharrungsstände und Unterschreitungsdauern über Die von Sayer angewendeten Mittelbildungen aus den Wasserstandszahlen waren also unzulässig.

Im regulierten Strom hat die Kiesbankbewegung aufgehört. Die Schwellen (Uebergänge) behalten ihre Lage an den Inflexionspunkten mit geringen Verschiebungen bei und das Wasserspiegelgefälle ist zwar noch nicht vollständig, aber doch soweit ausgeglichen, daß von Abstürzen nicht mehr gesprochen werden kann. Die Querneigung des Stromspiegels ist geringer geworden. Die Pegelbeobachtungen ergeben also die wirklichen Spiegelschwankungen und niedrigen Beharrungsständen von gleicher Wasserführung, entsprechen daher auch, sofern nicht Höhen- und Tieferbettungen des Stromes mit hineinspielen und abgesehen von kleinen, durch örtliche Verhältnisse veranlaßten Schwankungen, gleiche Pegelzahlen. Mittelbildungen aus den Beobachtungen sind zulässig.

Ein Beispiel mag dies zeigen. Die folgenden Gruppen I und II geben je fünf nach der Höhe nahe beieinander liegende niedrige Beharrungsstände, während derer auch die Zuflüsse nieder waren, an 10 unterhalb Basel gelegenen badischen Rheinpegeln wieder, nachdem dieselben mit Hilfe der in Ghezzi, „Die Abflußverhältnisse des Rheins in Basel", Seite 60 mitgeteilten und bis 1921 ergänzten Tabelle auf den Stand von + 0,25 m Basel (Niederwasser vom Februar 1882) reduziert worden sind.

Gruppe I
(vor der Regulierung Sondernheim—Straßburg):

Entfernung v. Basel km	Pegel	17.2.1891	10 1.1893	30.1.1894	8.3.1895	23.2.1899
0,0	Basel	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25
58,9	Breisach	1,57	1,17	0,84	1,05	0,89
73,8	Sasbach	1,30	1,75	1,47	2,01	1,86
104,0	Ottenheim	1,97	2,19	2,07	2,01	2,01
127,0	Kehl	1,56	1,53	1,40	1,33	1,00
139,0	Diersheim	1,66	1,34	1,38	1,38	1,31
160,9	Söllingen	1,83	2,14	2,05	1,92	2,06
173,7	Plittersdorf	2,22	2,46	2,44	2,30	2,33
195,7	Maxau	2,67	2,79	2,73	2,72	2,63
204,6	Leopoldshafen	2,42	2,58	2,53	2,55	2,43
258,6	Mannheim	1,97	2,12	2,11	2,12	2,14

Gruppe II
(nach der Regulierung Sondernheim—Straßburg):

Entfernung v. Basel km	Pegel	11 3.1917	16.11.1918	9.11.1919	29.11.20.	16.3.21.
0,0	Basel	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25	+ 0,25
58,9	Breisach	0,67	1,13	1,07	1,03	0,83
73,8	Sasbach	1,23	1,09	0,93	1,14	0,94
104,0	Ottenheim	1,65	2,19	1,72	1,77	1,74
127,0	Kehl	1,40	1,26	1,29	1,38	1,33
139,0	Diersheim	1,16	1,01	0,93	0,92	0,82
160,9	Söllingen	2,00	1,97	1,86	1,97	1,87
173,7	Plittersdorf	2,61	2,55	2,40	2,51	2,43
195,7	Maxau	2,84	2,80	2,84	2,87	2,80
204,6	Leopoldshafen	2,65	2,60	2,55	2,68	2,58
258,6	Mannheim	1,82	1,63	1,56	1,71	1,60

Die Höher- und Tieferbettungen des Stromes haben während der Zeiträume, über die sich die beiden Gruppen erstrecken, nur geringe Beträge — nicht über 10 cm — erreicht. Dagegen sind von 1891 bis 1921 folgende Maße festgestellt: Breisach — 0,46 m, Sasbach — 0,24 m, Ottenheim + 0,19 m, Kehl — 0,28 m, Diersheim — 0,53 m, Söllingen + 0,03 m, Plittersdorf + 0,27 m, Maxau + 0,20 m, Leopoldshafen + 0,32 m, Mannheim — 0,50 m.

Die Erläuterung und das Zahlenbeispiel dürften erkennen lassen, daß und aus welchem Grunde die im nicht regulierten Rhein errechneten Unterschreitungsdauern weder unter sich noch mit jenen am Rhein unterhalb Mannheim übereinstimmen können, sowie ferner, weshalb eine zufriedenstellende Uebereinstimmung an den Pegeln von Kehl bis Sondernheim nach der Regulierung vorhanden ist. Herr Spieß sucht also die Ursache der Unterschiede der Unterschreitungsdauern am falschen Ort. Die von ihm angezogene Verschiedenheit der Abflußform ist hier überhaupt nicht am Platze, weil sich die Abflußform zwischen Kehl und Mannheim, ja selbst zwischen Basel und Mannheim nicht ändert. Die Verschiedenheit der Abflußform zwischen Köln und Straßburg sollte ja seinerzeit gerade durch die Annahme der gleichen Unterschreitungsdauer als Kriterium für Gl. W. ausgeschaltet werden.

Der Einfluß besonders nasser oder trockener Jahre auf die Berechnung der Unterschreitungsdauer wird von Herrn Spieß unterschätzt. Er wird durch die Vergleichung fünfjähriger Perioden schon soweit ausgeglichen, daß die Abweichungen der damit errechneten Pegelhöhen innerhalb erträglicher Grenzen bleiben. Daß das Jahrfünft 1916/20 mit demjenigen 1921/25 nicht verglichen werden dürfe, finde ich durch die Ausführungen des Herrn Spieß nicht erwiesen. Die Uebereinstimmung der Wasserstands-Dauerlinien von 1916/20 und 1921/25 für Kehl in Tafel 1 meines Aufsatzes läßt auf das Gegenteil schließen.

Damit dürften die Meinungsverschiedenheiten, die bezüglich des Ausgangswasserstandes bestanden haben, geklärt sein.

Daß, wie Herr Spieß meint, die Regierungskommission „sich wohlweislich gehütet habe, es auszusprechen, daß nach dem für die Bauwerke gewählten Wasserspiegel auch die angestrebte Wassertiefe zu beurteilen sei", ist nicht wahrscheinlich. Es ist doch selbstverständlich, daß die Erfolge jeder Regulierung von der für die Bauwerke gewählten Höhe abhängen; die Regierungskommission hätte also nur Selbstverständliches besonders betont, wenn sie sich in diesem Sinne ausgesprochen hätte. Eine Aenderung des Staatsvertrages wegen des für den Bau maßgebenden Wasserstandes herbeiführen zu wollen, wäre kleinlich gewesen. Man stelle sich nur vor, daß für eine solche Aenderung rein technischer Art, deren Notwendigkeit und Folgen doch nur die Techniker beurteilen können, die also doch wieder die Regierungskommission hätten begutachten müssen, die Zustimmung von drei Regierungen und drei Volksvertretungen hätte eingeholt werden müssen. Aus der gleichen Erwägung heraus ist dieser Weg auch bei der Aenderung des Bauvorgehens, das im Staatsvertrag ebenfalls ausdrücklich festgelegt war, nicht betreten worden. Die Regierungen haben übrigens die bezüglichen Protokolle der Regierungskommission nicht beanstandet.

Daß die sogenannte Uebergangsstrecke bei Kehl zu kurz sei und darin die Ursache der ungenügenden Fahrwassertiefe in der obersten Strecke der Regulierung zu sehen sei, ist von elsässischer Seite früher wohl behauptet worden. Gegen diese Ansicht spricht aber der Umstand, daß am Kehler Pegel, der in der Uebergangsstrecke steht, infolge der Regulierung eine Höherbettung nicht eingetreten ist und die Spiegelschwankungen nicht größer sind als an anderen Pegeln in der regulierten Strecke. Nur einmal — 1917/1918 — ist eine Verkiesung des Profils um etwa 10 cm eingetreten, die aber noch im Jahre 1918 abtrieb und sich später nicht mehr wiederholte. Die Ursache dürfte vielmehr zu suchen sein einmal in dem Kehler Hafenkraftwerk, das dem Rhein von Niederwasser an zunehmend 20 bis 40 oder 50 cbm/sec. kurz unterhalb des Pegels entnimmt und erst etwa 3,6 km stromabwärts durch den Hafenmund an ihn zurückgibt, sodann in dem tiefliegenden flachen Vorland vor dem Kehler Hafen, das schon von 3,0 m a. P. ab überströmt wird, endlich

in der gezwungenen Linienführung des Niederwasserbettes, dadurch veranlaßt, daß in verhältnismäßig kurzen Abständen voneinander die Abzweigung des Oberkanals des Kehler Hafenkraftwerkes vom Rhein, die Einfahrten zu den Häfen von Straßburg und Kehl sowie die Kinzingmündung an das Fahrwasser gebracht werden mußten.

Die Ausführungen des Herrn Spieß bezüglich der Gleichwertigkeit der beiden Stromstrecken St. Goar—Mannheim und Mannheim—Straßburg werden hinfällig, sobald nicht von der 47tägigen, sondern von der 20tägigen Unterschreitungsdauer ausgegangen wird.

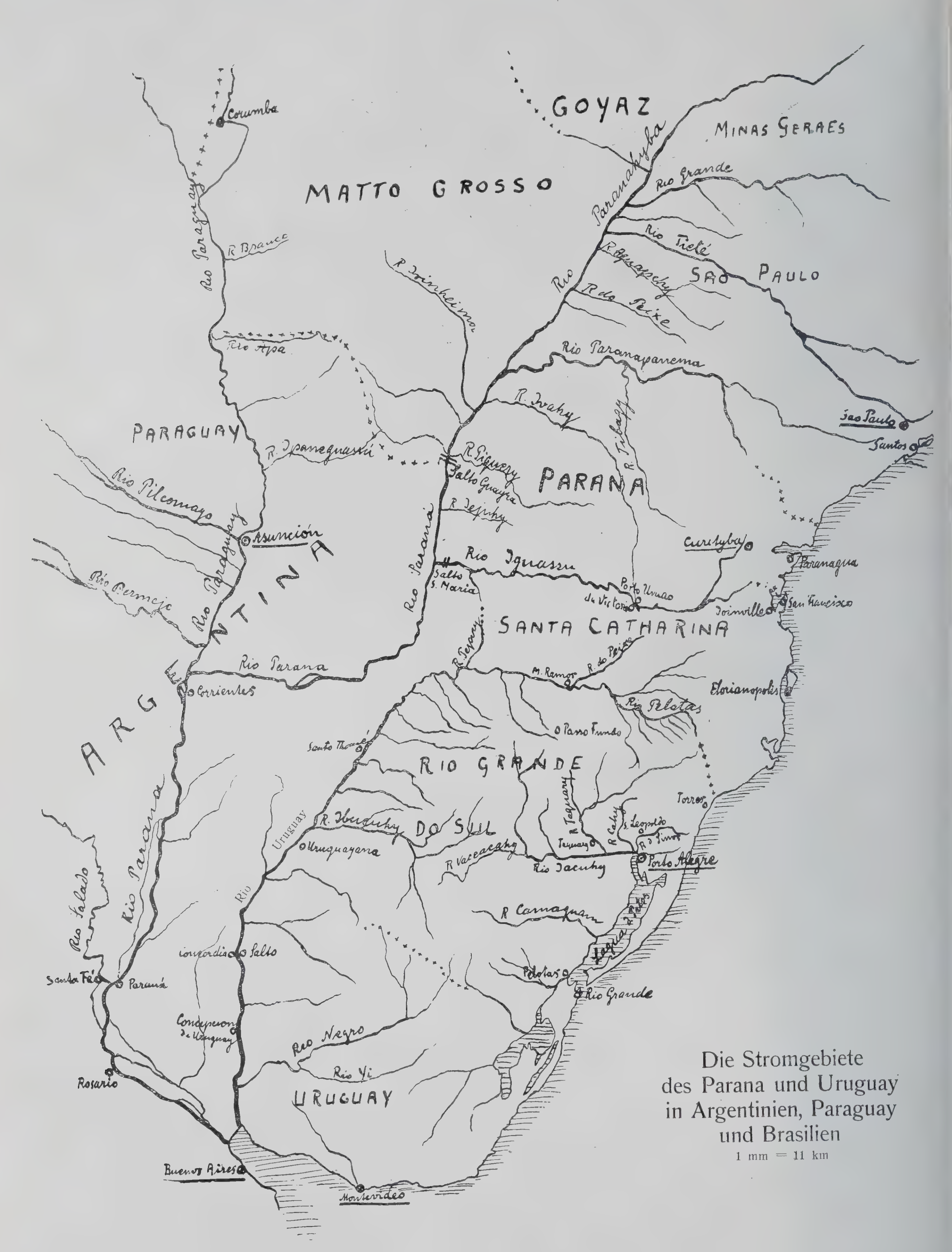
Wenn Herr Spieß schließlich sagt, daß an der planmäßigen Herstellung des Unternehmens noch bis 1923 gearbeitet worden sei, so darf ich feststellen, daß dies von 1918 bis einschließlich 1920 nicht der Fall sei. Die Arbeiten, die nachher erfolgten — nach seiner Angabe Einengungen und Schließungen von Oeffnungen in der Uferlinie des Correktionswerkes —, können wohl als Vervollständigungen des Correktionswerkes, nicht aber als Feinregulierungen gelten, wie auch Ergänzungen des Regulierungswerkes nicht als solche anzusprechen sind. Von Maßnahmen dieser Art darf die Beseitigung der von mir festgestellten Untiefen nicht erwartet werden. Feinregulierungen werden sich übrigens schon im Hinblick auf die seit Beginn der Regulierungsarbeiten (1907/08) in der Niederwasserrinne an fast allen Pegeln eingetretenen und noch andauernden, ziemlich beträchtlichen Höher- und Tieferbettungen mit der Zeit als unerläßlich erweisen.

Die heutige und zukünftige Bedeutung der Binnenschiffahrt in den Südstaaten Brasiliens

Von Regierungs- u. Baurat Dr. ing. Teubert, Mannheim.

Die Gunst der äußeren Umstände, das bereitwillige Eingehen brasilianischer Behörden und Fachkreise auf meine Fragen und die schon nach den ersten Besprechungen platzgreifende Ueberzeugung von dem hohen Anteil, der bei dem schnellen Aufstieg der brasilianischen Wirtschaft den Verkehrsmitteln zuteil werden wird, deren Studium meine Weltreise bezweckte, veranlaßte mich zu einem viermonatlichen Aufenthalt in Brasilien. Wie in einem Staate von der riesigen Ausdehnung und der geringen Bevölkerungsdichte von vornherein klar ist, kommt den natürlichen Verkehrswegen, also den Wasserstraßen, der Hauptanteil an den Verkehrsaufgaben zu. Das ist ganz besonders in Brasilien der Fall, einmal weil die schwache Besiedlung des Innern die hohen Anlagekosten der zur Erschließung notwendigen langen Bahnbauten nicht rechtfertigt und zum andern, weil gerade Brasilien und insbesondere die wirtschaftlich vorgeschrittensten Staaten des Südens von der Natur mit einem fast beispielslos günstig verästelten Netz von Wasserstraßen beschenkt ist. (Vergl. nebenstehende Karte.) Allerdings ist das Wort Wasserstraßen in vielen Fällen so zu verstehen, daß aus den zurzeit noch wilden ungeregelten Flußläufen eine dem Verkehr wirksam dienende Wasserstraße gemacht werden kann; vielfach allerdings besteht schon heute ein Verkehr auf den Flüssen Brasiliens und deshalb richten die Bundesregierung Brasiliens bezw. die Regierungen der 20 Einzelstaaten, ihr besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der Binnenschiffahrt. Zwischen dieser an sich sehr nützlichen Tätigkeit und der noch nützlicheren Umsetzung in die Wirklichkeit besteht nun aber schon in Deutschland ein Unterschied, wieviel mehr verständlicherweise in Brasilien? Dieses Land, 13 mal so groß wie Deutschland, von den verwickeltsten Aufgaben der Kolonisation, der Rassenfragen (starken Anteil der politisch gleichberechtigten Neger) und leider auch von zeitweiligen politischen Unruhen ebenso in Anspruch genommen, wie von den unter dem Einfluß der Weltmarktschwankungen ihrer Haupterzeugnisse Kaffee, Baumwolle, Gummi, Reis und Tabak beeinflußten Währungsfragen, hat sehr viel Sorgen. Das hindert aber die zum Teil sehr tatkräftigen Führer nicht, die Bedeutung der Binnenschiffahrtsfragen zu erkennen und ich glaube, daß, wenn Deutschland zurzeit in der Lage wäre, seine auch in Brasilien anerkannten, vorbildlichen Leistungen auf diesem Gebiete auf das zur Ausführung der zahlreichen Projekte erforderliche Kapital zu stützen, eine ersprießliche Zusammenarbeit zwischen den Fachmännern und Industrien der beiden Länder verwirklicht werden könnte. Zurzeit sind die Aussichten für die Erfüllung der einen Vorbedingung schlecht; aber die Notwendigkeit deutscher Betätigung im neutralen wohlgesinnten Ausland — dazu ist Brasilien jedenfalls zu rechnen — ist für uns eine so bedeutsame Angelegenheit, daß wir keinesfalls die Gelegenheit versäumen sollten, in die Vorarbeiten dieses hier sich aufrollenden riesenhaften Arbeitsplanes einzutreten. Denn wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika, anlagehungrig wie sie der überreichliche Gewinn der Weltkriegsfolgen gemacht hat, auch auf dieses Gebiet der Industrialisierung Brasiliens — in der geraden Linie ihrer panamerikanischen Herrschaftsgelüste — ihre Hand gelegt haben, so dürfte es für uns zu spät sein. Daß Brasilien den Wunsch hat, in richtiger Erkenntnis der ihm vom Dollar drohenden Gefahren, die Handelsbeziehungen mit anderen Ländern und nicht zuletzt mit Deutschland mehr zu pflegen, bewiesen mir auch die während meiner dortigen Anwesenheit zum Abschluß kommenden großen Aufträge auf Hafenkrane, Lokomotiven usw.

Um eine brauchbare Plattform zu finden, von der aus die Möglichkeit deutscher Mitarbeit bei der Entwicklung der brasilianischen Binnenschiffahrt nach allen Seiten hin klar überblickt werden kann, muß zunächst mit irgend einem Maßstab der Umfang und die Bedeutung der heute schon im Betrieb befindlichen Binnenschiffahrtslinien festgelegt werden: Von den vier großen Stromgebieten tritt das größte, das des Amazonas, das allein mit seinen Nebenflüssen 44 000 km für die Schiffahrt in Betracht kommende Wasserläufe — viermal soviel wie Deutschland — besitzt, zunächst zurück. Wie ich nämlich schon im Juniheft der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" begründet habe, sind die Verkehrsmengen auf diesem Stromnetz, das die am dünnsten besiedelten Staaten Brasiliens entwässert, im Verhältnis zur Ausdehnung der Wasserstraßen gering, infolgedessen stehen die für die Flußregelung aufzuwendenden Kosten, zumal da die dabei zu gewinnenden Wasserkräfte keinen ausreichenden Absatz finden, heute noch in keinem rechten Verhältnis zu der zu erwartenden Verbesserung der Volkswirtschaft. Das Amazonasnetz durchfließt die vier Riesenstaaten Para, Amazonas, Mattogrosso und Goyaz. Sie haben zusammen einen Flächeninhalt von 5,5 Millionen qkm, gegenüber 8,5 der 22 Staaten ganz Brasiliens. Ihre Bevölkerung zählt aber nur 2,1 Millionen, von den 32 Millionen Brasiliens. Es handelt sich zum großen Teil um Urwaldgebiet, das in weiten



Die Stromgebiete des Parana und Uruguay in Argentinien, Paraguay und Brasilien
1 mm = 11 km

Strecken überhaupt von Europäern noch nicht betreten worden ist. Es richtet sich deshalb die Aufmerksamkeit auf die der Ostküste zufließenden Ströme.

Von ihnen berührt der San Franzisko die großen Mittelstaaten Minas Geraes und Bahia und die kleineren Küstenstaaten Pernambuco, Alagoas und Sergipe. Im Vergleich zu den Urwaldgebieten des Amasonas gehören diese Staaten, namentlich Bahia und Pernambuco, zu den reicheren. In Bahia kommen mit 3,4 Millionen 7,8 Einwohner auf 1 qkm, in Pernambuco mit 2,2 Millionen fast 17



Südbecken von Buenos Aires, Getreideleichter

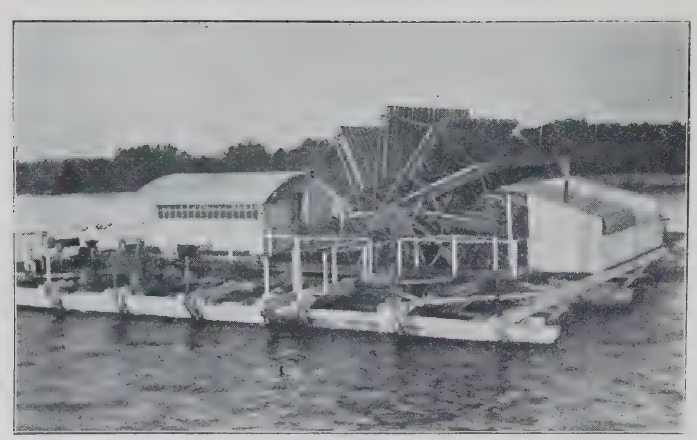


Hafenleichter in Buenos Aires

auf 1 qkm, in Alagoas 12,8 und Sergipe 12,2. Es sind also diese Staaten, von dem Staate Rio de Janeiro abgesehen, die dicht bevölkertsten. Bezüglich der Dichte des Eisenbahnnetzes kommt Sergipe an achter, Pernambuco an neunter, Alagoas an zwölfter und Bahia an vierzehnter Stelle im Reiche. Das obenerwähnte Goyaz an siebzehnter, Para an achtzehnter und Amazonas an zwanzigster Stelle. Die Schiffahrt auf dem San Franzisko, der eine Gesamtlänge von über 2 000 km hat, würde infolge dieses gegenüber den wirtschaftlichen Möglichkeiten dieser Länder krassen Mangels an Landverkehrsmitteln eine große Zukunft, und durch die große Zahl seiner Nebenflüsse noch eine gesteigerte Bedeutung haben, wenn er nicht durch eine Anzahl von Wasserfällen der durchgehenden Schiffahrt verschlossen wäre. Schiffbar ist er nur von der Mündung bei Propria, die leider durch eine große Barre behindert wird, 264 km aufwärts. Dort beginnt eine 65 km lange Bahn nach Jatoba, die den großen 80 m hohen Wasserfall von Paulo Affonso umgeht; von da ab ist er auf eine Entfernung von fast 1 500 km heute schon das Hauptverkehrsmittel der drei Staaten Pernambuco, Bahia und Minas Geraes. Der Betrieb der Schiffahrt, die hauptsächlich in den Händen einer Reederei liegt, ist in technischer Hinsicht verbesserungsfähig, ebenso wie auf den beiden großen Strömen des Südens, dem Paraná und dem Uruguay. Diese beiden Ströme, die bei Buenos Aires, bezw. Montevideo das Mündungsbecken des La Plata bilden, haben außer für Brasilien auch für Argentinien, Paraguay und Uruguay entscheidende Bedeutung. Sie entspringen beide in Brasilien und können in ihrem Oberlauf und mit ihren bedeutenden Nebenflüssen gerade für dieses Land die höchste Bedeutung bekommen.

Der Paraná, der für Seeschiffe bis Corrientes und auf seinem rechten Nebenfluß Rio Paraguay bis Asuncion, der Hauptstadt des Staates Paraguay — bei günstigen Wasserständen — für Seeschiffe schiffbar ist, bildet von dem Punkte, an dem er von links den Iguassu aufgenommen hat, die Grenze zwischen den brasilianischen Staaten Paraná, Matto Grosso und Sao Paulo, mit seinem rechten Quellfluß vom Staate Goyaz und Minas Geraes. Da der Iguassu die Grenze von Santa Catharina bildet und hier auf 400 km Länge schiffbar gemacht werden kann und zum Teil schon ist, so bildet der Paraná für diese sechs reichen Süd- und Mittelstaaten Brasiliens nicht nur eine glückliche Verbindung untereinander, sondern auch, wenn die Iguassufälle überwunden oder mit einer Bahn umgangen sind, einen unmittelbaren und noch dazu stromabwärtsführenden Verkehrsweg nach Argentinien und seiner Welthafen-Hauptstadt Buenos Aires, sowie nach Montevideo (Republik Uruguay). Der erwähnte Rio Paraguay fließt auch noch 500 km durch Matto Grosso, dessen Hauptstadt Cuyabá auf flachgehenden Heckraddampfern heute schon erreicht wird. Es könnte demnach den Anschein haben, als wenn die Schiffahrt Brasiliens schon auf einer Höhe angekommen wäre, die große Unternehmungen zu ihrer Besserung gegenwärtig gar nicht so nötig hätte. Dem ist aber nicht so, sondern das jetzt betriebene Wasserstraßennetz gibt zwar den Beweis, daß diese großen Ströme — und davon konnte ich mich vielfach persönlich überzeugen — einen viel versprechenden Urstoff für eine leistungsfähige, ausgedehnte Binnenschiffahrt bilden; so lange aber die Hauptströme solche Unterbrechungen erleiden, wie der Paraná bei Guayra und der Uruguay bei Concordia und in seinem Mittellaufe bei Irahy und so lange das Einzugsgebiet dieser Ströme nicht durch die Schiffbarmachung der zahlreichen und großen Nebenflüsse weit in das Land hinein vorgetrieben wird, kann eine eigentliche Blüte nicht erwartet werden. Ohne diese ist aber auch auf die Frucht nicht zu rechnen und infolgedessen keine Hoffnung vorhanden, die zur Ausführung eines so großen Programmes nötigen Mittel heranzuziehen. Brasilien steht also heute oder morgen an dem Scheidewege, ob es durch den umfassenden und organischen Ausbau seiner Wasserstraßen und Wasserkräfte, also mittels des Wasserweges, seinem Verkehrswesen und damit seiner Volkswirtschaft zu einem schnellen Aufschwung verhelfen will, oder ob es die Erschließung seiner Reichtümer einem zweifellos nur sehr langsam fortschreitenden Ausbau des Schienenweges überlassen will. Die für letztere aufzuwendenden Mittel würden einen unvergleichlich höheren Gesamtwirkungsgrad herbeiführen, wenn sie im gemeinschaftlichen Plane, mit dem hier umrissenen Ausbau der Hauptwasserstraßen als Zubringer und Verbindungsstücke ausgeführt würden, und zwar unter Einbeziehung des Kraftwagen- und Luftverkehrs.

Von den in dem oben beschriebenen Paranágebiet liegenden Staaten steht zusammen mit Sao Paulo besonders der Staat Paraná im Vordergrund. Er schreit förmlich nach der Erschließung des allergrößten Teiles seines Gebietes durch Ausnützung der vorhandenen sechs großen Flüsse, die alle dem Paraná bezw. dem Paranápanema zuströmen, weil sein an sich äußerst dürftiges Eisenbahnnetz, bezüglich der Dichte unter den 20 Staaten Brasiliens an dreizehnter Stelle (auf 1 km Bahn kommen 60 qkm Fläche) und damit in einem besonders krassen Mißverhältnis zu seiner wirtschaftlichen Bedeutung steht. Diese Bahnlinien bestreichen nur das südöstliche Viertel des Landes. Der ganze übrige, fruchtbare Teil harrt in weiten Strecken noch ganz der Kolonisation, während die bereits angebauten Gebiete, der schlechten,



Neues kleines Wasserkraftwerk — 3 PS — im unteren Paraná bei Rosario

nur auf den Maultierkarren beruhenden Verkehrsmittel wegen, große Absatzschwierigkeiten haben. Es handelt sich hier um den Iguassu, Piquiry, Ivahy, Tibagy, Rio de Cinzas und den Itararé, der die Grenze nach Sao Paulo bildet. Die drei letzteren münden in den Paranapanema. Dieser selbst ist zurzeit nur etwa 150 km von seiner Mündung in den Paraná aufwärts schiffbar. Dann wird er durch etwa 16 Wasserfälle unterbrochen, wie sie allerdings auch auf seinen drei eben genannten Nebenflüssen vorhanden sind. Nicht so groß ist die Zahl der Schiffahrtshindernisse auf den anderen Flüssen, die, wie die Karte zeigt, durch ihre glückliche Linienführung den größten Teil des Landes aufschließen würden. Wenn man also zunächst auch noch von den größten und kostspieligsten Werken, der Ueberwindung des Guayra- und des Iguassu-Falles absehen und sich hier mit der Umgehungsbahn begnügen würde — deren Nachteil in jedem Fall nur einmal in Kauf zu nehmen wäre —, so würde die Regelung und Wasserkraftnutzung für den Iguassu, Piquiry und Ivahy vielleicht zuerst zu untersuchen sein. Der Iguassu ist schon heute in langen Strecken seines Mittellaufes schiffbar, z. B. zwischen Uniao da Viktoria und Rio Negro, das an seinem größten linken Nebenfluß Rio Negro liegt. Es scheint sich hier die Möglichkeit zu bieten, einen neuen Gedanken konstruktiver Verbindung von Flußregelung und Wasserkraftnutzung, der zugleich eine besonders billige Herstellung der Wehr- und Schleusenbauten einschließt, hier zu verwenden. Ist die Schiffbarmachung der Nebenflüsse des Paraná einmal durchgeführt, so ist die Schiffahrt bis Buenos Aires und Montevideo, also über 2 000 km, frei.

Was Sao Paulo anbetrifft, so ist dieser reichste Staat trotz seines vollkommeneren Eisenbahnnetzes, des besten in Brasilien, doch für die Erschließung seiner westlichen Hälfte, die bisher nur von der Linie Sao Paulo—Corumbá durchschnitten wird, und den Absatz dieser Gebiete nach Argentinien ebenfalls auf die Ausnützung seiner Wasserstraßen angewiesen. Es sind dies außer dem großen Tieté, der von Sao Paulo kommend in den Paranahyba mündet und den ganzen Staat durchquert, der südliche Grenzfluß Paranapanema, der nördliche Grenzfluß Rio Grande und dazwischen noch fünf kleinere Nebenflüsse.

Dieselben Gesichtspunkte gelten aber auch für Santa Catharina, das zwar nicht unmittelbar an den Paraná stößt, aber durch mehrere Nebenflüsse an den Iguassu und nach Süden an den Uruguay Anschluß bekommen kann, der um so nötiger ist, als auch hier der Schienenweg noch in den allerersten Anfängen sich befindet. Die Schiffbarmachung dieses Rio Uruguay, die also Santa Catharina, Rio Grande do Sul, Uruguay und seines Quellflusses Rio do Peixe und Argentinien in gleichem Maße angeht, findet ihr Haupthindernis in den großen Wasserfällen, die bei Concordia-Salto, 300 km oberhalb der Mündung, der Schiffahrt heute ein unübersteigliches Hindernis bietet. Mir liegt ein ausführlicher Entwurf für die Lösung dieser zweifellos schwierigen Frage vor, in dem durch die Anlage eines Staubeckens von 400 000 qm Spiegelfläche, nebst einer Schiffahrtsschleuse, eine für die Schiffahrt glückliche Lösung zu sehen und womit gleichzeitig eine Ausnutzung der Wasserkraft mit einem Minimum von 70 000 PS verbunden ist. Dadurch würde mit einem Schlage die Schiffahrt bis Santo Thome, 850 km von der Mündung, geöffnet sein, was für den Staat Rio Grande du Sul schon die Schiffbarmachung der drei unterhalb davon mündenden Nebenflüsse empfehlenswert machen würde. Der dann beginnende Oberlauf des Uruguay bringt allerdings noch wesentliche Schwierigkeiten, durch Stromschnellen bei und oberhalb Ivahy, über die besondere Studien anzustellen sind. Die wirtschaftliche Seite dieser Frage ist danach zu beurteilen, daß dieser nach Sao Paulo lebenskräftigste Staat Brasiliens einen gewaltigen Vorteil in der unmittelbaren Verbindung mit Argentinien und Uruguay hätte. Mit diesen seinen beiden Hauptabsatzmärkten ist infolge des mangelhaften Eisenbahnnetzes und der durch die Lagoa dos Patos bestehende Schwierigkeiten im Verkehr zwischen dem Seehafen Rio Grande und seinem Hinterlande der Weg über den Uruguay vorzuziehen.

Der Staat Rio Grande do Sul hat aber für seine östliche, in Industrie und Landwirtschaft am meisten entwickelten Gebiete noch ein besonderes Bedürfnis bezüglich ihres Anschlusses an die Hauptstadt Porto Alegre, die sich übrigens vermutlich auch noch zum Seehafen entwickeln dürfte. Die bei dieser Stadt in das Mündungsbecken Guahyba fließenden vier Ströme sind schon seit langer Zeit in mehr oder weniger hohem Grade für die Binnenschiffahrt als Verkehrswege benutzt worden. Der von Osten kommende Gravatahy soll für einen, meiner Ansicht nach allerdings nicht zweckmäßigen Kanal nach Torres benutzt werden. Der von Nordosten kommende Rio dos Sinos stellt die Verbindung zwischen Porto Alegre und den Industriestädten San Leopoldo, Hamburger Berg und Neu-Hamburg dar. Ihn benutzten schon vor 102 Jahren die hier landenden ersten deutschen Einwanderer. Von Norden kommt der Cahy, auf dem gleichfalls schon lange Schiffahrt getrieben wird, und von Westen kommt der bei weitem größte Fluß dieser Gruppe, der Jacuhy. Da er gerade ein von den Eisenbahnen besonders stiefmütterlich behandeltes Gebiet entwässert und mit seinem linken Nebenfluß Taquary einige der ergiebigsten deutschen Kolonien berührt, so dürfte auf die Verbesserung der Schiffbarkeit dieser beiden Flüsse das Augenmerk zuerst zu richten sein. Ich habe deshalb auch diesen Fluß bereist und mit der Reederei Jacob Arnt, die vor allem die Personenschiffahrt in Händen hat, die wirtschaftliche Seite einer Regelung des Flusses durch Aufstau besprochen. Dabei ergab sich auf Grund der jetzt schon vorhandenen und mit Sicherheit noch zu erwartenden Ver-



Aufschleppe der Staatswerft Paraná

kehrsmengen, bei Erhebung von erträglichen Schiffahrtsabgaben, die Möglichkeit zur Erstellung von drei Staustufen, durch die die geringste Fahrwassertiefe auf 2 bis 3 m gebracht werden könnte. Die technischen Unterlagen, der schon vor 10 Jahren aufgestellten Vorentwürfe, überließ mir der Zivilingenieur Weise in Porto Alegre. Danach sollen bei Itaypava, wo der Strom 120 m breit, die Ufer 12 m hoch und die Wassertiefe unterhalb und oberhalb der jetzt hier liegenden Barre über 3 m ist, ferner bei Cachoeira de Capitao Miguel und Cachoeiro Comprida Wehre mit einer Schiffahrtsschleuse gebaut werden, für deren billige Herstellung vielleicht auch die oben angedeutete neue Bauweise, in Verbindung mit Wasserkraftausnutzung besondere Vorteile bietet. Daß der zu gewinnende Strom von den zahlreichen Städten und Kolonien dieses verhältnismäßig dicht besiedelten, sehr fruchtbaren Gebietes aufgenommen und auch nach der nahen Hauptstadt geleitet werden kann, scheint mir nicht zweifelhaft zu sein.

Was nun den heutigen Stand der Flußschiffahrt zunächst einmal auf den großen Strömen Paraná und Uruguay anbelangt — die auf beiden bis zu 300 bzw. 700 km aufwärts gehenden Seeschiffe sollen hier außer Betracht bleiben —, so rechtfertigt er eigentlich nicht den Glauben an eine wirklich großzügige Entwicklung dieses Verkehrszweiges. Die Gründe für die geringe Ausnutzung der hier von der Natur gebotenen Möglichkeit sind:

1. die Schiffahrtsunterbrechungen durch Hochwasser usw.,
2. der technisch veraltete Zustand der Binnenflotte,
3. der unwirtschaftliche Betrieb,
4. der Wettbewerb der Eisenbahn,
5. die besonderen politischen Verhältnisse.

Der Nachteil aller Wasserstraßen, daß die jährliche Betriebszeit durch zu niedrigen oder zu hohen Wasserstand beschränkt ist, und daß diese Behinderung in unvorhersehbarer Unregelmäßigkeit eintritt, dieser Nachteil hat bei den noch ungeregelten Strömen Brasiliens besonders Gewicht. Beeinträchtigt wird die Ausnutzbarkeit der Fahrzeuge und die allen Beteiligten erwünschte Pünktlichkeit, zumal sie bei diesen zum Teil Gebirgscharakter zeigenden Flüssen wesentlich häufiger und länger auftreten. Dafür ein paar Beispiele: Auf dem Taquary, den ich bereiste, zeigte mir der Besitzer der Reederei Arnt an seinem Hause die letzte Hochwassermarke, die 28 m über dem augenblicklichen Wasserspiegel lag. Im Jahre 1919 stieg der Forromecco, ein Nebenfluß des ebenfalls bei Porto Alegro mündenden Cahy in einer halben Stunde um 4 m und der Rio Pardinho bei Sinimbu in 5 Minuten um 2 m. Solchen Zuständen gegenüber sind sogar die diesjährigen Hochwasserverhältnisse in Deutschland noch ein Kinderspiel und es liegt auf der Hand, daß die Wasserbauingenieure in Brasilien vor einer ungeheuren Aufgabe stehen, die sie sicher nicht ohne Verwertung der deutschen Leistungen auf diesem Gebiet, hoffentlich in persönlicher Zusammenarbeit, bewältigen können. Dadurch werden auch die Betriebseinrichtungen der Wasserstraßen vor ganz neuartige und schwierige Aufgaben gestellt. Die Einführung schwimmender aus Eisenbeton gebauter großer Anlegeschiffe macht auf dem Paraná und Uruguay gute Fortschritte.

Während nun die Stromverhältnisse Veranlassung sein sollten, alle von der Schiff- und Maschinenbau-Technik der letzten Jahrzehnte gebotenen Hilfsmittel zu benutzen, um die Schiffe zur Ueberwindung dieser Schwierigkeiten so tauglich wie möglich zu machen, begnügen sich die Schiffahrttreibenden mit Fahrzeugen, die entweder überhaupt nur mit den bescheidensten Mitteln nach alter Ueberlieferung hergestellt sind, oder die zwar von hervorragenden Werften, zum Teil auch in Deutschland gebaut, über 20 und mehr Jahre alt sind. Die Anwendung des Motors ist ebenso unbekannt, wie die vielen Verbesserungen, die der Dampfmaschine in den letzten 20 Jahren eine so große Verbesserung ihres Wirkungsgrades und ihrer Sparsamkeit und Brennstoffverbrauches geschaffen hat und die Fortschritte in der Konstruktion der Treibmittel (Propeller). Schiffe, die sich irgendwie mit den zum Beispiel auf dem Rhein üblichen Lastschiffen oder Schleppern vergleichen ließen, habe ich nicht gefunden.

Mit den Schleppern kommen wir zu der Frage des Betriebs: Mit ganz geringen Ausnahmen, z. B. gerade auf dem schon erwähnten Taquary, ist der den Kern der Binnenschiffahrt darstellende Betrieb mit Schleppzügen unbekannt. Die Beförderung der Güter erfolgt fast ausschließlich auf Schiffen mit eigenem Antrieb, nach dem Vorbild des Seeschiffes. Die Möglichkeit billigerer Bauten und besserer Ausnutzung der teueren Maschinenanlage, wie sie durch die Binnenwasserverhältnisse gegenüber der Seeschiffahrt geboten ist, wird nicht ausgenutzt. Dabei würde die Ersparnis durch die ausgiebigere Verwendung des Schleppers als des Trägers der Maschinenanlage umsomehr in die Wagschale fallen, als infolge der in den meisten Häfen gänzlich fehlenden mechanischen Umschlagseinrichtungen, die Liegezeiten der Schiffe sehr viel länger sind, als bei uns. Der eigentliche Binnenschiffahrtsbetrieb müßte infolgedessen, wenn er dem Wettbewerb der Eisenbahn gewachsen sein soll, in Brasilien ganz neu aufgezogen werden.

Die eben erörterten drei Punkte lassen schon ohne weiteres erkennen, daß die Binnenschiffahrt in Brasilien in dem Kampfe mit ihrem Hauptwettbewerber, der Eisenbahn, sicherlich noch schwerer zu ringen hat, als es zum Beispiel heute in Deutschland der Fall ist. Denn bezüglich der Regelmäßigkeit des Betriebes ist die Bahn hier weitaus im Vorteil. Ihr Fahrzeugpark ist, wenn man auch zwischen den verschiedensten Linien, die teils vom Reich, teils vom Staat, zum größten Teil aber von Privatgesellschaften, meistens englischen, betriebenen, einen Unterschied machen muß, doch im ganzen nahezu den nordamerikanischen und europäischen Bahnen vergleichbar. Ebenso entspricht der Betrieb, wenn er auch infolge der Eingleisigkeit und verschiedenen Spurweite manches zu wünschen übrig läßt, im ganzen doch den an ein modernes Verkehrsmittel zu stellenden Ansprüchen. Was aber die Verkehrsleistung anbetrifft, so habe ich an verschiedensten Stellen, insbesondere in den Südstaaten, unendlich viel Klagen darüber gehört, daß die Bahn den Wagenanforderungen fast ständig mit Wagenmangel gegenübersteht, insbesondere habe ich das in Santa Catharina gesehen. Die auch dort eingleisigen Bahnen sind gar nicht imstande, die zum Versand kommenden Massen von Pinienholz zu bewältigen. Die Eisenbahn ist aber hier zurzeit noch ohne Wettbewerb und kann sich deshalb hinsichtlich der Leistung und der Höhe der Frachten sehr viel erlauben und tut es auch. Sie baut deswegen teilweise auch die Bahn auf mehr oder weniger langen Strecken als Uferbahn unmittelbar an den Flüssen entlang; allerdings sind diese Flüsse heute zum größten Teil noch nicht schiffbar, aber ihre Schiffbarmachung liegt im Rahmen der Möglichkeit.

Die Schwierigkeiten, die der Entwicklung der Binnenschiffahrt auf allgemein politischem Gebiet entgegenstanden, bestehen einerseits darin, daß die Ströme auf lange Strecken durch mehr oder weniger unerschlossenes Land führen, wo aufrührerische oder räuberische Banden bisweilen Beunruhigung verursachen, zweitens aber, daß die innerpolitischen Schwierigkeiten in einem so großen, jungen Lande insbestndere durch den häufigen Wechsel der Reichs- und Staatsregierungen die Durchführung eines auf so weite Sicht zu planenden Verkehrsunternehmens nach mehr als einer Seite behindern.

Ueber die Ausbaumöglichkeit der einzelnen Ströme und ihrer Nebenflüsse sind oben bereits die vorläufigen Gedanken mitgeteilt worden. Beweiskräftige Schlüsse auf die zukünftige Entwicklung der brasilianischen Binnenschiffahrt sind aus ihnen noch nicht zu ziehen. Dazu fehlen die

Untersuchungen über die Wassermengen und die Wassertiefe, die Form des Hoch- und Niedrig-Wasserbettes. Es fehlen weiter genaue Feststellungen über die Möglichkeit der Ueberwindung der zahlreichen Wasserfälle und die dabei zu gewinnende Wasserkraft, schließlich in wirtschaftlicher Hinsicht die Ermittelung der Kosten und der Absatzmöglichkeit des zu erzeugenden elektrischen Stromes. In jedem der vier Südstaaten wird man natürlich einen besonderen Arbeitsplan für die Entwicklung der Binnenwasserstraße und die Anlage von Kraftwerken aufstellen. Zurzeit ist man noch nicht soweit gekommen, da es in Brasilien im Gegensatz zu Argentinien eigentliche Behörden, denen die Verwaltung der Ströme und die Bearbeitung der Binnenschiffahrtsfragen insbesondere oblägen, nicht gibt. Bei den einzelnen Staaten sind von den wichtigsten Flüssen Aufnahmen gemacht worden. Auch verschiedene Kanalprojekte, z. B. der von Porto Alegre nach Torres, eingehend durchgearbeitet, manche von diesen Ergebnissen sind mir überlassen worden. Auf sie und zahlreiche mündliche Mitteilungen stützen sich die vorstehenden Ausführungen, die also in erster Linie als Reiseeindrücke gewertet werden wollen. Sie fallen in mein Arbeitsgebiet als Schiffsbauer und Schiffahrtsmann und meine Beschäftigung mit den Betriebsfragen des Wasserbaues, für die ich seinerzeit den Dr. Ing. erhielt, erlaubt mir auch wohl auf diesem Gebiete eine Ansicht zu äußern. Ob die Aufstellung der ganzen Untersuchungen und Entwürfe vom Staate, einem Privatunternehmen oder in gemischtwirtschaftlicher Form bearbeitet wird, ist noch offen. Sicher aber ist, daß der Staat und die Abgeordneten solchen Plänen wirksam Vorschul leisten, wenn sich eine Lösung der Geldfrage zeigt. Außer der technischen Entwurfsbearbeitung müssen natürlich auch die Fragen untersucht werden, die sich auf den Einfluß der neuen Wasserstraße auf die Entwicklung der Kolonisation beziehen. Alles in allem ein Arbeitsplatz von weitem Horizont. Wer aber dieses Land in seiner Größe, in seinem Reichtum und in dem Selbstbewußtsein der Aufwärtsarbeit gesehen hat, auch die guten Erfolge bemerkte, wird nicht daran zweifeln, daß wenn auch sehr allmählich, ein so weitschauender Plan verwirklicht und die Binnenschiffahrt zu der Bedeutung heraufgeführt werden wird, die sie für die wirtschaftliche Entschließung des ungeheuren Hinterlandes heute schon hat, und in der Zukunft noch in weit höherem Maße erlangen kann.

Der Wasserzins und die Anlegestege in Preußen

Von Justizrat Dr. Baumert, Berlin-Spandau.
Rechtsanwalt am Kammergericht.

In Nummer 4 dieser Zeitschrift von 1926 standen zwei Aufsätze zum Wasserzins. Neuerdings ist ein Urteil des Landgerichts Potsdam am 27. April 1926 — Aktz. 6. O. 301/25 — ergangen, welches sich ausführlich über diese Frage ausläßt und sogar zu dem Ergebnis kommt, daß der § 54 WG. entbehrlich sei, d. h. im Gesetz gar nicht enthalten zu sein brauchte, er ergäbe sich mittelbar auch aus anderen Bestimmungen des Gesetzes. Es geht also bezüglich des Wasserzinses viel weiter als die Ausführungen des Regierungsrats Wilke.

Folgender Sachverhalt liegt dem Urteil zu Grunde: Kläger hat vor seinem Wohnhause am großen Müggelsee einen Bootssteg errichtet. Später verlangte das Wasserbauamt Köpenick das Unterschreiben eines Verpflichtungsscheines, worin sich Kläger verpflichtete, jährlich 174,— RM. Wasserzins zu zahlen und sich mit der jährlichen Neufestsetzung (Erhöhung) einverstanden erklärte. Kläger unterschrieb, weigerte sich dann aber, diesen Zins zu zahlen. Es wurde im Wege des Verwaltungszwangsverfahrens bei ihm wegen des Wasserzinses von 1924 in Höhe von 71,— RM. gepfändet. Kläger hat daraufhin klagend beantragt:

1. den Beklagten zu verurteilen:
   a) in die Aufhebung der Pfändung, welche durch den Obergerichtsvollzieher Hahn in Köpenick im Auftrage des Beklagten bei dem Kläger erfolgt ist, einzuwilligen,
   b) festzustellen, daß dem Beklagten ein Recht auf Erhebung von Wasserzins für die Bootsanlegestelle vor dem Grundstück des Klägers nicht zusteht.

Das Landgericht Potsdam hat diese Klage abgewiesen.

In der Begründung wird zunächst näher ausgeführt, daß gegen die im Verwaltungszwangsverfahren seitens des Wasserbauamtes bewirkte Pfändung der Rechtsweg nicht gegeben ist und infolgedessen der Antrag zu 1 a) der Klage wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges der Abweisung unterliegt.

Bezüglich des Antrages zu 1 b) erklärt das Gericht den Rechtsweg für zulässig und selbst dann eine Klage auf Rückzahlung für zulässig, wenn der Wasserzins beigetrieben worden wäre.

Ueber den Wasserzins selbst läßt sich das Urteil wie folgt, aus:

„Beklagter stützt sein Recht auf § 7 des Pr. Wassergesetzes von 1913. Nach Art. 97 der RV. vom 19. August 1919 ist es Aufgabe des Reiches, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen. Dieser Verpflichtung ist das Reich durch Abschluß des Staatsvertrages mit den Ländern betr. den Uebergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich vom 31. März 1921 nachgekommen, den der Pr. Landtag durch Gesetz vom 26. September 1921 genehmigt hat. Danach gingen die Wasserläufe 1. Ordnung mit dem 1. April 1921 auf das Reich über. Durch § 2 a dieses Staatsvertrages sind den Ländern u. a. alle Nutzungen an diesen Wasserstraßen verblieben, d. h. sie können als gesetzliche Vertreter des Reiches dessen Eigentumsrecht ausüben, soweit es für das Nutzungsrecht in Frage kommt. Bis zu einer anderweitigen reichsgesetzlichen Regelung blieben unbeschadet der Vorschriften der RV. die Gesetze und Verordnungen der Länder in Kraft (§ 15), mithin auch das Pr. W. Ges. von 1913. Nach § 7 dieses Gesetzes steht dem Staat, bezw. jetzt dem Reich, das Eigentum an den Wasserstraßen erster Ordnung zu. Was unter dem Begriff „Eigentum" im Sinne dieses Gesetzes verstanden werden soll, muß aus der Entwicklung und Entstehung des Gesetzes entnommen werden.

Die gesetzgebenden Körperschaften (Herrenhaus und Abgeordnetenhaus) haben bei der Festlegung dieses Begriffes weitgehendst die bestehende gesetzliche Regelung dieser Frage in anderen Staaten berücksichtigt und geprüft.

Das A. L. R., der code civile und das gemeine Recht kannten ein Privateigentum an den Wasserstraßen nicht.

Im A. L. R. standen die Flüsse im gemeinen Eigentum (Teil 2, Titel 14, § 21). Die nicht dem Einzelnen als Gemeingebrauch zufallenden Nutzungsrechte standen dem Staat als Regalien zu, d. h. durch den Staat konnten dem Einzelnen besondere Nutzungsrechte gegen eine Abgabe verliehen werden, während nach dem code civile die fiskalischen Rechte die Regel bildeten. Alle Befugnisse, welche nicht ausdrücklich der Allgemeinheit zugestanden waren, gelten stillschweigend als Vorbehalte des Staates (Nieberding-Frank in Wasserrecht und Wasserpolizei, 1889, S. 66).

Das gemeine Recht widmete die Benutzung der Flüsse dem Gebrauch aller, welche die rechtliche Möglichkeit des Zutrittes hatten (res publicae publico usui destinatae). Sonderrechte konnten aber durch einen Akt der Staatsgewalt oder durch unvordenkliche Verjährung erworben werden.

Aus dieser Vielseitigkeit wurden für die Regelung im Pr. W. Ges. drei Möglichkeiten erwogen. Die Wasserläufe konnten zur öffentlichen Sache erklärt werden, auch konnten Flußbett und das darin befindliche Wasser so getrennt werden, daß nur an ersterem ein Eigentum bestehen sollte oder ein Eigentum an beiden als an einer Sache, soweit eben der Natur nach die fließende Welle überhaupt ein solches zuläßt.

Aus Gründen der Rechtssicherheit und weil der Begriff des gemeinen (öffentlichen) Eigentums des A. L. R. ein ganz unsicherer und ungeklärter war, erhob die Gesetzgebung die schiffbaren Flüsse (Wasserläufe erster Ordnung) zum Privateigentum des Staates (Sten.-Bericht des Abgeordnetenhauses 21. L. P. 5 Session 1912/1913, S. 7958). Dieser Begriff des Privateigentums an Flüssen ist schon in dem Privatflußgesetz von 1843 anerkannt. Unter diesem Eigentum ist, was auch, abgesehen vom Wortlaute des § 7 die Begründung des Entwurfes (Begründung S. 92) und die Entstehungsgeschichte des Gesetzes (Sten.-Ber. des Abgeordnetenhauses S. 7958/60) klar ergibt, Eigentum im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches zu verstehen.

Die Anerkennung des Eigentums am Wasserlauf in diesem Sinne erspart es, die einzelnen Rechte darzulegen, die sich daraus für den Eigentümer ergeben. Er hat grundsätzlich das Recht, mit der Sache nach Belieben zu verfahren und andere von jeder Einwirkung auszuschließen (§ 903 BGB.). Namentlich fließt aus dem Eigentum am Wasserlauf das Recht, das Wasser in jeder vom Gesetz nicht ausdrücklich ausgeschlossenen Art zu benutzen (Holtz Kreutz Kom. zum Pr. W. Ges. S. 47). Dem Eigentumsbegriff steht auch nicht entgegen, daß gesetzliche Befugnisse des Eigentümers am Strome durch die Vorschriften des § 9 Abs. 1, der §§ 40 und 43 und durch die im § 25 enthaltenen Bestimmungen über den Gemeingebrauch am Wasserlauf eingeschränkt sind. Gegenstand des Eigentums ist der Wasserlauf. Ob auch das fließende Wasser dazu gehört, ist in der Rechtslehre umstritten. Während das Reichsgericht (16, 179; 53, 98) und Holtz-Kreutz (Vorb. zu § 8, S. 45/50) ein solches anerkennen, verneint Lehnhardt-Reichau dies (Kom. zum Pr. W. Ges. S. 24). Jedenfalls ergreift das Eigentum des Staates das Flußgrundstück, also das Flußbett und damit auch den über dem Bette innerhalb des Ufers befindlichen Raum, in dem sich das Flußwasser bewegt (§ 903 BGB.), und jede vom Wassergesetz nicht besonders zugelassene den Gemeingebrauch des § 25 überschreitende in diesem Raum durch unbefugte Dritte erfolgte Betätigung stellt eine rechtswidrige Störung des Eigentums dar (RG. 94, S. 34, 105 S., 188 I. W. 1914, S. 87, Nr. 17).

Der Gesetzgebung sind jedoch die Bedeutung des Wassers im Haushalt der Natur und ihre zahlreichen Rückwirkungen auf die Bedingungen des menschlichen Daseins und auf die Entwicklung der Volkswirtschaft nicht verborgen geblieben. Das öffentliche und gemeinschaftliche Interesse erfordert eine möglichst weitgehende allseitige Ausnützung des Wasserschatzes. Nach diesen Gesichtspunkten galt es, das Privateigentum des Staates an den Wasserleuten einzudämmen.

Die Bestimmungen über den Gemeingebrauch gestatten jederman die natürlichen Wasserläufe erster Ordnung zum Baden, Waschen, Schöpfen mit Handgefäßen, Viehtränken, Schwämmen, Kahnfahren und Eislaufen sowie zur Entnahme von Wasser und Eis für die eigene Haushaltung und Wirtschaft zu benutzen, wenn dadurch andere nicht benachteiligt werden. Mit dieser Beschränkung ist jedem gestattet, in die bezeichneten Wasserläufe, Wasser, sowie die in der Haushaltung und Wirtschaft entstehenden Abwässer einzuleiten, sowie sie für den öffentlichen Verkehr, namentlich für Schiffahrt und Flößerei zu benutzen.

Zu diesem aus dem Gemeingebrauch sich ergebenden Rechtstitel zur Benutzung wird ergänzend das Rechtsinstitut der staatlichen Verleihung. Die Verleihung ist der behördliche Akt, durch den das im ordentlichen Rechtsweg verfolgbare Recht zur Benutzung und Veränderung eines Wasserlaufes erworben wird. Im Wege der Verleihung können die im § 46 W. G. genannten Nutzungsrechte erlangt werden, zu denen insbesondere die Herstellung von Anlegestellen mit baulichen Vorrichtungen von größerer Bedeutung gehört. Sie ist allen zugänglich, denen nicht schon durch einzelne Vorschriften im W. G. ein solches Recht gegeben ist. Die Verleihung erfolgt in einem behördlich geordneten Verfahren, in dem die Interessen der übrigen Beteiligten möglichst geschont werden sollen.

Das Eigentumsrecht des Staates muß noch einen dritten, wesentlichen Eingriff dulden. Jeder Eigentümer oder Nutzungsberechtigte eines Ufergrundstückes kann von dem Eigentümer eines natürlichen Wasserlaufes verlangen, daß er die Einrichtung von Treppen, Brücken, Bootshäusern, Wascheinrichtungen, Haltepfählen oder ähnlichen Anlagen einfacher Art duldet. Der § 333 W. G. bildet mithin eine Ergänzung des § 46 und hat namentlich für die Anlieger an Wasserläufen erster Ordnung praktische Bedeutung. Das Zwangsrecht wird durch ein ähnlich dem Verleihungsverfahren durchzuführendes behördliches Verfahren festgestellt, und ist ein dienstbarkeitsähnliches, aber nicht besonders, nach landesrechtlichen Vorschriften auf öffentlich rechtlichem Titel beruhendes dingliches Recht.

Aus dem Privateigentum des Staates an den Wasserläufen erster Ordnung ergibt sich, daß der Staat, abgesehen von den gesetzlichen zu duldenden Einschränkungen jedem auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages ein weiteres Nutzungsrecht zugestehen kann. So können vornehmlich die den § 46 nicht berührenden Nutzungsarten, welche volkswirtschaftlich von geringerer Bedeutung sind, von Dritten nur auf Grund freier Vereinbarung mit dem Eigentümer ausgeübt werden, z. B. auf Grund eines Grunddienstbarkeit-Miet-Pachtvertrages (B. G. R., S. 59, Sten.-Bericht des Abgeordnetenhauses, S. 7959/60).

Diese Rechte auf Benutzung des Wasserlaufes können, abgesehen davon, daß die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, auch nur dann beansprucht und ausgeübt werden, wenn dadurch für das gemeine Wohl keine nachteiligen Einwirkungen zu erwarten sind. Ist aber trotzdem das wirtschaftliche Interesse an der Ausübung des Rechtes ein besonderes, so ist der Berechtigte verpflichtet, dem Eigentümer des Wasserlaufes und jedem geschädigten Dritten vollen Ersatz für die entstandenen Schäden zu leisten, oder Vorrichtungen zu treffen, welche die schädigenden Einwirkungen unterbinden (§ 50, § 333). Diese Entschädigung kann auch in wiederkehrenden Leistungen geschehen (§ 51, Abs. 2, § 340, Abs. 5), über deren Berechtigung und Höhe der Bezirksausschuß entscheidet. Die Entschädigung bedeutet stets vollen Ersatz, also auch Ersatz für entgangenen Gewinn aus zukünftig entstehenden Nachteilen.

Der Regierungsentwurf hatte darüber hinaus generell für den Eigentümer ein ausdrückliches Recht auf Erhebung von Gebühren für die bloße Benutzung des Wasserlaufes konstruiert. Dieser Wasserzins, dem jeder Benutzer unterworfen sein sollte, ist ein Ausfluß des privaten Eigentumsrechts des Staates. Die Oeffentlichkeit wandte sich heftig gegen eine solche Auslegung des Begriffes „Privateigentum". Eine Einschränkung, welche die Benutzung im Rahmen des Gemeingebrauches für gebührenfrei erklärte, rief wieder den Protest der Städte, Industrie und Landwirtschaft hervor, die ein lebhaftes Interesse an der freien Benutzung der Anlagen hatten, die auf Grund des Verleihungsverfahrens errichtet werden können. Dem wurde stattgegeben. Der § 54

W. G. verbürgt dem Unternehmer die freie Benutzung des Wasserlaufes; ein Entgelt kann der Eigentümer für die bloße Benutzung nicht verlangen. Dies gilt nur für natürliche Wasserläufe, nicht für künstliche, und nur für die Ausübung der Rechte, die im Verleihungsverfahren erworben werden. Diese Beschränkung ergibt sich aus der Entstehung wie der Stellung dieser Vorschrift im Wassergesetz (W. G.).

Der § 54 in seiner gegenwärtigen Fassung wäre entbehrlich gewesen, da sich aus den übrigen Bestimmungen über die Verleihung ergibt, daß dem Unternehmer außer den gesetzlich zulässigen Bedingungen (§§ 47, Afs. 3; 49, Abs. 1; 1. 3. 4. § 50, Abs. 1; §§ 55 bis 58; § 73, Nr. 6) nur der Ersatz von Schäden, nicht aber daneben noch ein Entgelt für die bloße Benutzung des Wasserlaufes auferlegt werden darf. Man glaubte aber, um jeden noch möglichen Zweifel auszuschließen, im Gesetz dies positiv aussprechen zu müssen. Desgleichen kann vom Eigentümer keine Vergütung für die Benutzung des Wasserlaufes verlangt werden, wenn der Anlieger die Erwirkung eines Nutzungsrechtes im Verfahren nach § 340 W. G. durchführt. Denn auch hier ist für den geschädigten Eigentümer die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches vorgesehen; dem steht auch nicht entgegen, daß § 54 in § 340, Abs. 5 nicht ausdrücklich für anwendbar erklärt ist. Denn dieser könnte, wie oben ausgeführt, auch im Verleihungsverfahren fehlen, da er eine selbstverständliche Bestimmung enthält.

Der § 54 kann aber nur innerhalb des Verleihungsverfahrens Anwendung finden. Räumt der Eigentümer des Wasserlaufes außerhalb des Verleihungsverfahrens durch privatrechtliche Vereinbarung einem anderen ein Nutzungsrecht ein, so ist es ihm unbenommen, sich ein beliebiges Entgelt auszubedingen. Auch der Staat als Eigentümer ist nicht gehindert, ein solches Entgelt zu erheben. Er wird in allen solchen Fällen keineswegs von einer Entschädigung absehen können, da sich vielfach nur so eine Verzinsung der vom Staat aufgewandten Mittel für die Bereitstellung des nötigen Wassers, die Durchführung der Schiffahrt usw. wird erzielen lassen. Der Staat werde — wie der Kommissionsberichterstatter im Herrenhause erklärte (Komm.-Bericht des Herrenhauses, Session 1912/13, Aktenst. Nr. 209 A. S. 777) — jedoch in einer durchaus maßvollen Weise von seinem Wasserzinsrecht Gebrauch machen, da er keinen Anlaß habe, nur zur Schikane die Interessenten zu zwingen, das Verleihungsverfahren durchzuführen, um sich dadurch von dem Entgelt zu befreien. Voraussichtlich wird auch der Unternehmer gern einen mäßigen Wasserzins entrichten, wenn er dadurch das immerhin recht umständliche Verleihungsverfahren vermeiden kann. Erhebt der Eigentümer dagegen unbillige Ansprüche, dann wird der Unternehmer es vorziehen, die Verleihung zu beantragen, wodurch er dem Wasserzins ganz entgeht. Nur bei einer der Verleihung nicht zugänglichen Inanspruchnahme des Wasserlaufes ist dem Unternehmer die Möglichkeit verschlossen, sich dem Anspruch auf ein Entgelt zu entziehen, da er zur Benutzung stets der Zustimmung des Eigentümers bedarf. Auch kann der Unternehmer das Widerspruchsrecht des Eigentümers durch Abschluß eines Vertrages auch neben dem Verleihungsverfahren beseitigen, indem er eine Entschädigung bietet. Es liegt dem nicht entgegen, diese aus dem Verleihungsverfahren gezogenen Folgerungen auch auf das Zwangsrecht der Anlieger auszudehnen; auch hier kann außerhalb des Verfahrens ein privatrechtlicher Vertrag mit dem Eigentümer auf Ueberlassung eines Nutzungsrechtes geschlossen werden, bei dem der Eigentümer ebenfalls ein Entgelt beanspruchen kann.

Bei gegebener Veranlassung machen wir darauf aufmerksam, daß in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" dann und wann auch Aufsätze erscheinen, deren Inhalt sich nicht mit den Gedankengängen der Hauptschriftleitung deckt. Es wäre also vollkommen verfehlt anzunehmen, daß jede Veröffentlichung in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" schon als solche durch die Autorität des Zentralvereins gedeckt wird. Für die Hauptschriftleitung ist hierbei der Gesichtspunkt maßgebend, daß die Beleuchtung der einzelnen Fragenkomplexe von den verschiedensten Seiten und die Darstellung des Für und Wider auf dem neutralen Boden unserer Fachzeitschrift die interessierten Kreise zur tieferen Durchdringung der aufgeworfenen Fragen anregen wird und somit nur sachdienlich sein kann.

Die Hauptschriftleitung.

Im Grunde wird aber ein wesentlicher Unterschied zwischen der Entschädigung im Verleihungs- und Zwangsverfahren gegenüber dem Entgelt im Wege der freien Vereinbarung für den Errichter einer Anlage nicht entstehen, jede auch noch so geringe Anlage wird für den Eigentümer eine Beschränkung und Belastung seines Eigentums bedeuten, sei es, daß die von ihm selbst ausgeübte Benutzung zu seinem Schaden durch die Anlage beschränkt wird, sei es, daß die Unterhaltung des Wasserlaufes z. B. die Reinigung des Flußbettes erschwert wird; diese Schäden würden von dem Eigentümer als Entschädigung in den beiden Verfahren geltend gemacht werden können und können ebenfalls durch ein Entgelt im privatrechtlichen Vertrage auch nur abgegolten werden. Der Kläger hat als Anlieger eine Bootsanlegestelle im Müggelsee in der Größe von 119,73 qm errichtet. Der Müggelsee ist nach Anlage a. Nr. 70 zum Pr. W. G. ein natürlicher Wasserlauf erster Ordnung und steht mithin im Eigentum des Staates. Weder hat Kläger im Wege des Verleihungsverfahrens einen Rechtstitel zur Benutzung erworben, noch sein Zwangsrecht im behördlichen Verfahren nach § 340 W. G. feststellen lassen. Ihm stand mithin kein Recht zur Benutzung des Wasserlaufes zu. Welchen Weg er mit Rücksicht auf die Größe der Anlage hätte einschlagen müssen, um ein solches Recht zu erlangen, kann dahin gestellt bleiben. Aus obigen Ausführungen ergibt sich, daß der Staat als Eigentümer des betroffenen Wasserlaufes die unberechtigte Einwirkung auf sein Eigentum untersagen konnte, falls der Kläger nicht von ihm durch privatrechtlichen Vertrag die Nutzungsberechtigung erwarb. Dieser Vertrag wurde zwischen den Parteien abgeschlossen. Kläger verpflichtete sich darin, dem Staate einen Wasserzins zu entrichten. Daß die Einziehung dieser Wasserzinsforderung, deren Höhe angemessen erscheint, zu Recht erfolgt ist, ergibt die generelle Berechtigung des Beklagten als Nutzungsberechtigter eines Wasserlaufes erster Ordnung zur Erhebung von Wasserzins.

Was die Behauptung des Klägers anbetrifft, durch unberechtigten Zwang zum Abschluß des Vertrages durch den Beklagten veranlaßt worden zu sein, so greift diese deshalb nicht durch, weil der Beklagte auf Grund seines Eigentums sehr wohl die Beseitigung der Bootsanlegestelle verlangen konnte."

Soviel aus dem Urteil, das in allen Punkten doch wohl nicht zutreffend sein dürfte. Mindestens in dem einen Punkte nicht, daß der Fiskus die Beseitigung der Bootsanlegestege androhen durfte. Er darf nicht die einmal von ihm genehmigten Bootsanlegestellen deshalb einfach beseitigen, weil irgendein Betrag nicht gezahlt wird, der privatrechtlicher Natur ist, zumal schon das Reichsgericht Band 64, Seite 137 diese privatrechtliche Natur des Wasserzinses festgestellt hat.

Selbstverständlich kann die Wasserbauverwaltung jederzeit die Bootsanlegestelle aus öffentlich rechtlichen Gründen

beseitigen bezw. ihre Beseitigung verlangen, wenn z. B. die Schiffahrt dies dringend verlangt oder irgendein anderes öffentlich rechtliches Interesse. Deshalb aber, weil das Eigentum des Fiskus an dem Wasserlauf in Anspruch genommen worden ist, darf sich der Fiskus auch nur der Rechtsmittel bedienen, die anderen Privatpersonen zur Verfügung stehen, wie der Klage usw., aber nicht darf er eigenmächtig die Beseitigung der Anlegestelle vornehmen. So wenig ein Privatmann, der einem Dritten erlaubt, ein Häuschen auf seinem Grundstück zu bauen, dieses selbst abreißen darf, so wenig darf der Fiskus einmal erlaubte Anlegestege abreißen noch dies androhen.

Sehr merkwürdig ist es auch, daß das Urteil ergibt, daß das Schriftstück, das der Kläger unterschrieben hat, einen Jahreswasserzins von 174,— RM. enthält, daß aber später für das Jahr 1924 nur 78,— RM. gefordert wurden und die Pfändung gar nur wegen 71,— RM. ausgebracht wurde, weil inzwischen das Wasserbauamt zu der Ansicht gekommen ist, daß der Preis zu hoch sei.

Es ist dies doch ein etwas unverständliches Verhalten einer Behörde, das eben dadurch zu erklären ist, daß dieser sogenannte Preis offenbar nur von einem einzigen Beamten festgesetzt wird, und zwar, wie das Urteil ergibt, dauernd in wechselnder Höhe. Dies ergibt aber auch klar, daß wegen dieses Preises oder richtiger wegen dieses öffentlich rechtlich nicht festgesetzten Wasserzinses niemals das Zwangsverwaltungverfahren gegeben sein kann, denn dieses setzt immer voraus einen Tarif oder eine öffentlich rechtliche Festsetzung, aber nicht einen beliebig durch einen einzelnen Beamten geforderten Preis. Es dürften daher auch die Ausführungen des Urteils, soweit sie das Zwangsverwaltungsverfahren betreffen, doch nicht zutreffend sein. Selbstverständlich darf kein Gericht die einmal im öffentlich rechtlichen Verfahren erfolgte Pfändung aufheben, denn darüber haben nur wieder öffentlich rechtliche Behörden im Beschwerdewege zu entscheiden, aber nicht die Gerichte. Trotzdem darf das öffentlich rechtliche Verfahren nicht dazu dienen, einfache Forderungen des Fiskus beizutreiben. Denn dadurch würde der Fiskus tatsächlich des Rechtsweges enthoben sein, dem er hinsichtlich privatrechtlicher Forderungen unterworfen ist.

Von der Schweizer Personenschiffahrt

Von Dr. P. Martell, Berlin.

Im ersten Augenblick könnte es scheinen, daß die Schweiz als Binnenstaat und als Folge der eigenartigen physikalischen alpinen Beschaffenheit des Landes eine Handelsschiffahrt kaum aufzuweisen hätte. Und dennoch besteht seit langen Jahrzehnten eine gut entwickelte schweizerische Personen- und Frachtschiffahrt, die nicht ohne wirtschaftliche Bedeutung ist.

Vorausgeschickt sei, daß man in der Schweiz für die Schiffahrt drei Stromgebiete unterscheidet, und zwar: Rheingebiet, Rhonegebiet und Tessingebiet.

Das Rheingebiet, dem wir uns zuerst zuwenden wollen, zerfällt nach der amtlichen Einteilung wieder in die eigentliche Rheinschiffahrt, die Aareschiffahrt, die Reusschiffahrt und die Limmatschiffahrt. Das schweizerische Rheingebiet wird für die Schiffahrt in der Hauptsache durch den Bodensee (252 m) und den Rhein hinauf bis Schaffhausen charakterisiert. Wir bemerken, daß wir bei den Seen jedesmal eine eingeklammerte Meterzahl beifügen werden, welche die größte Tiefe des Sees angibt.

Die schweizerische Bodenseeschiffahrt liegt in den Händen von zwei schweizerischen Gesellschaften, welche gleichzeitig den Betrieb dortselbst im Jahre 1824 eröffneten. Die größere hiervon ist die „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee“ mit dem Sitz in Zürich. Der Schiffpark der Gesellschaft umfaßt 7 Raddampfer mit einer Gesamttonnage von 280 t. Die gesamte Maschinenstärke umfaßt 3440 PS. Die Tragfähigkeit sämtlicher 7 Raddampfer ist für 3 600 Personen berechnet. Die Gesellschaft besitzt außerdem ein Trajektschiff, das in Gemeinschaft mit dem bayrischen Staate unterhalten wird. Das Trajektschiff hat eine Tragkraft von 300 t sowie eine Maschinenstärke von 800 PS. Der Schiffspark der Gesellschaft ergänzt sich dann weiter aus 2 Trajektkähnen und 3 Schleppbooten, von welchen ein Schleppboot wieder im gemeinschaftlichen Betrieb mit dem bayrischen Staate steht.

Die zweite, kleinere Gesellschaft ist die „Schweizer Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen“, welche den Betrieb ebenfalls im Jahre 1824 aufnahm. Im Dienst dieser Gesellschaft stehen vier Raddampfer mit einer Gesamttonnage von 104 t. Die gesamte Maschinenstärke beläuft sich auf 705 PS. Personenraum ist für 1150 Personen vorhanden.

Größere Ausdehnung hat die schweizerische Personenschiffahrt, die ja ausschließlich auf dem Fremdenverkehr aufgebaut ist, im Stromgebiet der Aare. Dieses Stromgebiet umfaßt den Thuner See (217 m), Brienzer See (261 m), Joux-see (34 m), Neuenburger See (154 m), Murtensee (46 m), Bieler See (76 m) und Gallwyler See (48 m). Das größte Schiffahrtsunternehmen im Aare-Stromgebiet ist die „Dampfschiffahrtsgesellschaft Thuner und Brienzer See“ mit dem Sitz zu Interlaken. Die Gesellschaft eröffnete zuerst im Jahre 1835 den Schiffsbetrieb auf dem Thuner See; vier Jahre später wurde dann auch die Schiffahrt auf den Brenzer See ausgedehnt. Der Schiffspark der genannten Gesellschaft auf dem Thuner See umfaßt acht Schiffe, und zwar zwei Schraubendampfer und sechs Raddampfer. Die Gesamttonnage beziffert sich auf 295 t, während die gesamte Maschinenstärke aller acht Dampfer 2 300 PS beträgt. Höchstzahl der Personen ist 3682. Ein Dampfer ist ausschließlich für die Schleppschiffahrt bestimmt; daneben sind noch fünf kleinere Fahrzeuge tätig. Für den Betrieb auf dem Brienzer See, wo die Gesellschaft die Schiffahrt im Jahre 1839 eröffnete, stehen fünf Raddampfer im Dienst. Die Gesamttonnage beträgt 132 t bei 1350 maschinellen Pferdestärken. Die gesamten Dampfer gewähren 1700 Personen Raum. Zu erwähnen ist noch, daß die Gesellschaft auf dem Brienzer See zwei Frachtdampfer zu laufen hat, darunter einen Motordampfer von 25 PS und 40 t Tragkraft.

Auf dem Jouxsee hat eine sehr kleine französisch-schweizerische Gesellschaft, die „Sociètè de navigation sur le Lac de Joux“ mit dem Sitz zu Sentier, die Personenschiffahrt in Händen. Der Betrieb, im Jahre 1889 eröffnet, wird lediglich mit einem Schraubendampfer von 45 PS Maschinenkraft aufrecht erhalten. Der Dampfer faßt 60 Personen. Auf dem Neuenburger See, Murtensee und Bieler See mit dem Broye- und Zihl-Kanal wird die Personenschiffahrt von der alten Gesellschaft „Sociètè de navigation à vapeur des lacs de Neuchâtel et Morat“ mit dem Sitz zu Neuchâtel betrieben. Die Gesellschaft eröffnete im Jahre 1827 den Betrieb. Der Schiffspark besteht gegenwärtig aus fünf Dampfern und zwar einem Schraubendampfer und vier Raddampfern. Die Gesamttonnage beträgt 110 t bei 810 PS

Maschinenstärke. Die Höchstzahl der zu befördernden Personen beträgt 1440. Auf dem Bieler See ist überdies ein Konkurrenzunternehmen tätig, nämlich die Dampfschiffsgesellschaft „Union" Erlach-Neuenstadt mit dem Sitz zu Erlach. Die Gesellschaft unterhält zwei Schraubendampfer von 12 t Raumgehalt und 75 Pferdestärken. Personenfassung beider Dampfer 160. Die Personenschiffahrt auf dem Hallwyler See wird gleichfalls von einem kleinen Unternehmen betrieben. Es ist dies die „Dampfschiffsgesellschaft a. d. Hallwyler See" mit dem Sitz in Meisterschwanden. Im Betrieb befinden sich zwei Schraubendampfer mit insgesamt 32 PS Maschinenstärke. Beide Dampfer fassen 105 Personen.

Im Stromgebiet der Reuß tritt für die Personenschiffahrt vornehmlich der Vierwaldstätter See (214 m) in die Erscheinung. Auf ihm spielt sich denn auch die stärkste Personenschiffahrt von allen schweizerischen Seen ab. Der Verkehr liegt ausschließlich in den Händen der „Dampfschiffsgesellschaft des Vierwaldstätter Sees" mit dem Sitz zu Luzern. Betriebseröffnung erfolgte im Jahre 1835. Der Schiffspark umfaßt 18 Personendampfer, darunter 17 Raddampfer und einen Schraubendampfer. Der Gesamttonnage von 838 t stehen 7395 PS Maschinenkräfte gegenüber. Personenraum aller Dampfer 10 470. Die Gesellschaft besitzt außerdem zwei Trajektschiffe mit einer Gesamttragkraft von 220 t bei 200 PS Maschinenstärke. Ferner nennt die Gesellschaft noch 21 weitere Schiffe ihr Eigentum, meist kleinere Fahrzeuge, darunter auch einige Frachtdampfer. Die Gesellschaft hat in den letzten Jahren ständig und nicht unerheblich ihren Schiffspark vergrößert. Auf dem Zuger See (198 m) ist ein kleines Unternehmen, die „Dampfschiffgesellschaft für den Zuger See" mit dem Sitz in Zug bereits seit dem Jahre 1852 tätig. Der Betrieb wird lediglich mit einem Schraubendampfer von 15 t und 200 PS Maschinenstärke geführt. Der Dampfer faßt 200 Personen. Auf dem Aegerisee ist ein kleiner Schraubendampfer von 12 PS Maschinenstärke tätig. Personenfassung beträgt 40. Der Dampfer ist Eigentum der „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Aegerisee", Sitz in Unter-Aegeri.

In dem Stromgebiet der Limmat ist es ausschließlich der Züricher See (143 m), welcher für die Personenschiffahrt in Frage kommt. Der Betrieb liegt hier allein in Händen der seit 1892 bestehenden „Züricher Dampfboot-Gesellschaft" zu Zürich. Der Schiffspark der Gesellschaft setzt sich aus 13 Personendampfern zusammen; hiervon sind 10 Schraubendampfer und drei Raddampfer. Der Tonnengehalt beläuft sich auf 258 t bei 2 275 PS Maschinenstärke und 3 450 gesamt zu befördernden Personen.

Im Rhonegebiet besitzt für die Schiffahrt allein der Genfer See (310 m) allerdings erhebliche Bedeutung. Das hier herrschende Unternehmen ist die „Comp. gèn. de navigation sur le lac Lèman", die ihren Sitz zu Lausanne hat. Die Schiffahrt wurde von dieser Gesellschaft auf dem Genfer See im Jahre 1823 eröffnet, so daß diese französisch-schweizerische Schiffahrtsgesellschaft die überhaupt älteste in der Schweiz ist. Die Gesellschaft verfügt auch unter allen schweizerischen Schiffahrtsunternehmen über den größten Schiffspark, der aus 21 Schiffen besteht. Es sind dies vier Schraubendampfer und 17 Raddampfer. Die Gesamttonnage beträgt 2 780 t bei 10 535 PS Maschinenstärke. Die Personenfassung beläuft sich auf 12 580 Personen. In dem Besitz der Gesellschaft befinden sich außerdem noch zwei kleinere Dampfer, die jedoch an der Personenbeförderung keinen Anteil haben. In dem dritten und letzten Gebiet der schweizerischen Schiffahrt, dem Tessingebiet, sind es die beiden Seen Lago di Lugano (288 m) und der große Lago Maggiore (365 m), welche für und von Interesse sind. Da es sich hier um die italienische Schweiz handelt, so ist es nicht weiter verwunderlich, daß die Schiffahrt in Händen von italienischen Gesellschaften liegt. Auf dem Lago Maggiore, der zum weitaus größten Teile Italien angehört, wird die Personenbeförderung von der „Impress navigazione Lago Maggiore" versehen, welche Gesellschaft ihren Verwaltungssitz zu Mailand hat. Die Gesellschaft eröffnete ihren Betrieb im Jahre 1826. Der Schiffspark der Gesellschaft setzt sich gegenwärtig aus 15 Schiffen zusammen, von welchen vier Schraubendampfer und 11 Raddampfer sind. Die Gesamttonnage ist 850 t bei 3 750 PS Maschinenstärke und 4 200 Personen Raumfassung. Im Besitz der Gesellschaft befinden sich außerdem noch 23 andere kleinere Dampfer und Schleppfahrzeuge. Auf dem kleineren Lago di Lugano liegt die Schiffahrt in Händen der italienischen „Societa navigazione et ferrovie p. Lago di Lugano", die ihren Sitz in dem schweizerischen Lugano hat. Die im Jahre 1856 gegründete Gesellschaft hat gegenwärtig neun Dampfer im Dienst, darunter acht Raddampfer und einen Schraubendampfer. Es handelt sich um kleinere Fahrzeuge, da die Gesamttonnage nur 187 t bei 1570 PS Maschinenstärke beträgt.

Haben auch die größeren schweizerischen Dampfschiffahrtsgesellschaften in den letzten Jahren vereinzelt ihren Schiffspark vergrößert, so dürfte für die Zukunft kaum eine erhebliche Entwickelung zu erwarten sein. Der Charakter der Schweiz als Binnenstaat und die räumlich stark begrenzten Stromgebiete machen eine größere Entwicklung unmöglich.

Im Zusammenhang mit einer Reihe von Tagungen der Spitzenverbände der deutschen Binnenschiffahrt findet im letzten Drittel des kommenden Monats in Berlin die diesjährige

HAUPTVERSAMMLUNG

des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin statt.

Die Tagesordnung wird sich mit folgenden Hauptpunkten befassen:

1. „Die Treidelschwebebahn. Ein neuer Weg zur Lösung des Problemes des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn."
2. „Das Arbeitbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes."

Im Anschluß an die Hauptversammlung wird voraussichtlich eine Besichtigung der hochinteressanten im Bau befindlichen Hafen- und Schleusenanlagen in Fürstenberg/O. stattfinden.

Die genaue Einladung ergeht in den nächsten Tagen.

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E.V.

Preisaufgabe der Schlichting-Stiftung 1926

Auf Grund der Satzung der Schlichting-Stiftung wird hiermit die nachsteh. Preisaufgabe ausgeschrieben:

„Sind die zukünftigen Schiffshebewerke — sei es mit lotrechter Hebung, sei es mit Förderung auf geneigter Ebene — für Naß- oder für Trockenförderung einzurichten?“

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis“

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis“ ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.
2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ nicht überschreiten.
3. Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 31. III. 1927 (einschließl.) und zwar portofrei an den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. (Kuratorium der „Schlichting-Stiftung“) zu Berlin NW 40, Herwarthstraße 3a II zu erfolgen.
4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name und der Wohnort des Verfassers angegeben wird, beizulegen.
5. Den Arbeiten ist ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.
6. Der Prüfungsausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern: Geh. Oberbaurat Brandt, Berlin; Geh. Rat Prof. Dr. Ing. h. c. Engels, Dresden; Reedereidirektor Kins, Berlin; Oberreg.- und Baurat Dr. Ing. h. c. Krey, Berlin; Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Ing. h. c. Schultze, Danzig-Langfuhr.
7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Öffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.
8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteil des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von 1000 Mk. (geschrieben Eintausend Mark) zuerkannt.
9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt“ in Berlin über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ veröffentlicht.
10. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.
11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.
12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges ausgeschlossen.
13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.
14. Das Ergebnis der Preisbewertung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ bekanntgemacht.

Prof. Julius Schlichting
geb. 28. 7. 1835; gest. 18. 11. 1894

Berlin NW 40, den 24. Juni 1926

DAS KURATORIUM DER „SCHLICHTING-STIFTUNG“

Dr. h. c. Franz Ott
Generaldirektor, 1. Vorsitzender des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Erich Schreiber
Syndikus, Hauptgeschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Um das Ottmachauer Staubecken

Die Industrie- und Handelskammer Breslau an den Herrn Reichskanzler:

Das Arbeitsbeschaffungsprogramm soll nach den neuesten Beschlüssen der Reichsregierung entgegen dem Bauprogramm des Reichsverkehrsministeriums, entgegen den Erklärungen des Herrn Reichsarbeitsministers im Reichstage vom 28. Juni und entgegen den Erklärungen des Herrn Reichswirtschaftsministers in Düsseldorf lediglich den Mittellandkanal, einschließlich der südlichen Abzweigung, enthalten, nicht aber auch die Maßnahmen zur Schaffung einer leistungsfähigen, durchgehenden Wasserstraße bis in das Herz des Ostens, durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens.

Diese Zurückstellung der Interessen des Ostens ist beschlossen worden,
ungeachtet der wiederholten feierlichen Zusagen der Preußischen Staatsregierung bei den Verhandlungen über den Mittellandkanal, zugleich mit dessen Ausführung eine leistungsfähige Wasserstraße von Breslau bis Berlin auf Staatskosten bereitzustellen, Erklärungen, die von den gesetzgebenden Körperschaften als gleich verbindlich wie ein Gesetz anerkannt, überdies durch ein besonderes Gesetz vom Jahre 1921 nochmals bestätigt worden sind und nach dem Uebergange der Wasserstraßen auf das Reich auch die Reichsregierung verpflichten,
ungeachtet der inzwischen infolge der ganzen Gestaltung der Dinge eingetretenen weiteren Verschlechterung der verkehrsgeographischen Lage Schlesiens und der jetzt von der Ausführung des Mittellandkanals in weit höherem Grade als vordem zu erwartenden Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit Schlesiens, die unverzügliche Maßnahmen zur Wahrung der schlesischen Interessen zu einem zwingenden Gebote der Gerechtigkeit und der Staatsklugheit macht,
ungeachtet der schweren, die Aufrechterhaltung der deutschen Kultur in der Grenzmark bedrohenden Bedrängnisse, welche für die schlesische Wirtschaft als Folge der neuen Grenzen eingetreten sind.

Wir müssen daran erinnern, daß die wirtschaftlichen Folgen des Friedensvertrages für keinen anderen Teil Deutschlands so verhängnisvoll geworden sind, auf keinem mit solcher Schwere lasten wie auf Schlesien,
dadurch, daß Schlesien selbst zerstückelt und lebenswichtiger Teile beraubt worden ist,
dadurch, daß die dem Vaterlande entrissenen Gebietsteile überwiegend im Osten liegen, Gebietsteile, die das ausgesprochene Hinterland der schlesischen Wirtschaft bildeten, von einer Ausdehnung und mit einer Bevölkerung, wie die ganz Schlesiens in den früheren Grenzen,
dadurch, daß das mit Schlesien auf das engste verknüpfte Wirtschaftsgebiet Ostpreußen von Schlesien abgedrängt worden ist,
dadurch schließlich, daß gerade die für den Osten wichtigsten ausländischen Märkte sich zum Teil in stärkstem Maße gegen uns abgeschlossen haben, wie auch an erster Stelle Schlesien die Lasten des Zollkrieges mit Polen auf seine Schultern hat nehmen müssen.

Das deutsche Schlesien ist von jeher einer der wichtigsten Grundpfeiler der Entwickelung der nationalen Wohlfahrt und Kultur gewesen, hat den Aufstieg Preußens zur Großmachtstellung, die Befreiung von der Fremdherrschaft vor mehr als 100 Jahren überhaupt erst ermöglicht; es hat auch jetzt in wirtschaftlicher und nationaler Hinsicht eine Mission zu erfüllen, die für die Zukunft des Vaterlandes mit entscheidend ist. Es kann diese Aufgabe nur dann lösen, wenn es von dem Reiche mit den Werkzeugen zur Bewahrung und Ausdehnung seiner Stellung versehen wird, wenn es sich bei den verantwortlichen Stellen in sicherer Obhut weiß, wenn es von diesen bei seinem schweren Kampfe in seiner Opferwilligkeit und seiner ganzen Hingabe an die Interessen der Allgemeinheit gestärkt wird.

Die Zurückstellung des Baues des Ottmachauer Staubeckens, welches übrigens nur einen Bruchteil der Kosten des Mittellandkanals erfordert, müßte die wirtschaftliche Aufstiegsmöglichkeit Schlesiens in unerträglichem Maße einschränken, die Widerstandskraft lähmen und schließlich weit über die Grenzen Schlesiens hinaus in den weitesten Teilen der Bevölkerung des Odergebietes als Preisgabe der Interessen des deutschen Ostens empfunden werden und als solche wirken.

Nicht nur die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen und die Rücksichten auf die Beschaffung von Arbeitsgelegenheit für unsere Volksgenossen, sondern auch das Verantwortlichkeitsgefühl gegenüber der Allgemeinheit zwingen uns, der Reichsregierung ungeschminkt die Folgen einer erneuten Zurücksetzung des Ostens auch in dieser Lebensfrage vor Augen zu führen und die Forderung zu erheben,

in Erfüllung des verpfändeten Wortes, in pfleglicher Behandlung eines lebenswichtigen Teiles des Vaterlandes, schließlich auch in der in der Grenzmark doppelt wichtigen Rücksicht auf die Stimmung der Bevölkerung die Maßnahmen zur Sicherstellung einer vollen Leistungsfähigkeit der Oderwasserstraße, insbesondere durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens, unverzüglich zu treffen.

Breslau, den 3. August 1926.

Die Industrie- und Handelskammer
Breslau

Der Schlesische Oderverein an die Reichsregierung:

Unsere Wasserstraßenpolitik wird von dem Gedanken beherrscht, die produktiven Kräfte der verschiedenen Teile des Vaterlandes organisch zur Entfaltung zu bringen. Sie hat sich daher seit Jahrzehnten das Ziel gesetzt, auf der einen Seite die großen deutschen Stromgebiete in unmittelbare Verbindung miteinander zu bringen, auf der anderen Seite die natürlichen Wasserwege gleich leistungsfähig zu machen. Die Schaffung eines Kanalnetzes ohne gleichzeitigen Ausbau der Hauptströme würde einen Torso schaffen und zu einschneidenden Verschiebungen in der Wirtschaft führen, da die großen Ströme bisher die Hauptverkehrswege waren. Diese Gedanken haben sich seit dem Kampf um die Mittellandkanalvorlage seit der Wende des Jahrhunderts allgemein durchgesetzt und bilden die Richtschnur für die preußische und jetzt die deutsche Wasserstraßenpolitik.

Zu den Strömen, die vor allem einer Verbesserung ihrer Schiffbarkeit bedürfen, gehört an erster Stelle die Oder. Das Ziel ist es, auch in Zeiten der Wasserknappheit einen ungehemmten Verkehr sicher zu stellen. Die preußische Saatsregierung erkannte es schon bei den ersten Verhandlungen über den Mittellandkanal als ihre Ausgabe an, die Erreichung dieses Zieles zu gewährleisten, glaubte damals jedoch, daß das Problem technisch noch nicht gelöst sei, und sah lediglich aus diesem Grunde von der Aufnahme in die Wasserstraßenvorlage ab; sie gab jedoch die feierliche Erklärung ab, daß sie zugleich mit der Ausführung des Mittellandkanals für eine leistungsfähige Wasserstraße von Breslau nach Berlin Sorge tragen werde. Der preußische Landtag hielt es für erforderlich, Schlesien einen gesetzlichen Anspruch in die Hand zu geben, daß die Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder pari passu mit der Ausführung des Mittellandkanals erfolge, und faßte eine dahingehende Resolution, die von den gesetzgebenden Faktoren als gleich verbindlich wie ein Gesetz anerkannt wurde. Die Lösung des Problems wurde sodann außer durch Nachregulierung der Oder in der Anlage eines Staubeckens gefunden, wobei als geeignetste Stelle die Glatzer Neiße bei Ottmachau festgestellt wurde, und das Gesetz vom Jahre 1913 schrieb die Ausführung dieses Projektes vor. Als das preußische Abgeordnetenhaus nach dem Kriege den Bau des Mittellandkanals beschloß, erließ es gleichzeitig ein Gesetz, welches neben der Nachregulierung der Oder die Ausführung des Ottmachauer Staubeckens bestätigte. **Die Verbesserung der Oderwasserstraße bildet somit einen integrierenden Bestandteil des Mittellandkanals, und die Verpflichtung ist nach der Uebernahme der Wasserstraßen durch das Reich auf dieses übergegangen. Das Odergebiet hat mithin einen durch nichts hinweg zu deutenden gesetzlichen Anspruch auf gleichzeitige Ausführung des Ottmachauer Staubeckens mit dem Mittellandkanal.**

Für die untrennbare Verbindung der Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder mit der Ausführung des Mittellandkanals ist die Tatsache maßgebend gewesen, daß Schlesien, landwirtschaftlich, industriell und kommerziell hoch entwickelt und nach Maßgabe seiner Hilfsquellen und Leistungen „einer der beiden Lungenflügel des Reichs", in vielen Zweigen mit dem Westen in Wettbewerb steht, daß es schon bisher unter weit ungünstigeren Produktionsverhältnissen lebte als dieser, und daß es durch die Schaffung leistungsfähiger moderner Verkehrswege im Westen ohne gleichzeitige Verbesserung der Oderwasserstraße in wichtigen Zweigen zum Verkümmern und Erliegen gebracht werden müßte.

Diese Erwägungen gelten jetzt noch mehr als vor dem Kriege. Vor allem, Schlesien hat durch den Verlust der Hälfte seines früheren inländischen Absatzgebietes infolge der Abreißung von wichtigen Teilen Schlesiens und der anderen Ostprovinzen, durch die Absperrung der sonstigen natürlichen Hinterländer wirtschaftlich in einem Grade zu leiden wie kein anderer Teil des Vaterlandes und wird mit dem völligen Niedergange bedroht. Kennzeichnend für die gegenwärtige Lage und für die Notwendigkeit, gerade jetzt Arbeitsgelegenheit zu schaffen, ist die Tatsache, daß die schlesische Provinzialhauptstadt in der Zahl der Erwerbslosen mit an der Spitze steht. Schlesien würde einen nicht wieder zu verwindenden Schlag erhalten, wenn es jetzt sehen müßte, wie eine große west—östliche Wasserstraße bis an das Herz seines Absatzgebietes hineingeführt würde, während es selbst einer gleichen Verbindung ermangelte. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben es deutlich gezeigt, daß es nicht richtig wäre, die wirtschaftliche Zukunft lediglich auf ein Teil des Vaterlandes zu stützen und den, wie schon oft im Wandel der Geschicke, so auch jetzt zu einer besonderen Mission berufenen Osten zugunsten des Westens dahinsiechen zu lassen.

Gestützt auf unser gutes Recht, gestützt auf die zwingenden Erwägungen der Staatsklugheit, gestützt schließlich darauf, daß die Kosten nur einen geringen Teil derer des Mittellandkanals ausmachen, fordern wir die unverzügliche Ausführung der Verbesserung der Schiffbarkeit der Oder durch den Bau des Ottmachauer Staubeckens, im gleichen Augenblick mit der Ausführung des Mittellandkanals.

Breslau, den 5. August 1926.

Schlesischer Oderverein

Dr. Gotheim. Graetz. Dr. Grund.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Internationaler Binnenschiffahrtstag Basel. Der Internationale Binnenschiffahrtstag wurde am Sonnabend, den 17. Juli 1926, vormittags 9,30 Uhr im Roten Saal der Ausstellung durch einige kurze Begrüßungsworte des Tagespräsidenten, Herrn Regierungsrat Dr. Miescher, eröffnet. Eine große Anzahl von Vertretern der deutschen Binnenschiffahrt war der Einladung gefolgt. U. a. waren anwesend Staatsrat Dr. von Graßmann, München, Geh. Baurat Contag, Berlin, Rechtsanwalt Lindeck, M. d. Rwr., Mannheim, Syndikus Schreiber, Berlin, Dr. Schmitz, M. d. Rwr., Duisburg, Werftbesitzer Hitzler, Hamburg u. a. m. / Der erste Referent, Herr Ministerpräsident a. D. Prof. Dr. Hummel, Heidelberg sprach über das Thema: „Deutschland und die Rheinschiffahrt" und begann seine Ausführungen mit dem Ausdruck der Bewunderung über die Internationale Ausstellung, die ein überwältigendes Bild vermittelt von der Bedeutung der Binnenschiffahrt für ein Land. Daß die Rheinschiffahrt für Deutschland von gewaltiger Bedeutung sei, hänge damit zusammen, daß der Rhein auf einer Strecke von 900 km deutsches Gebiet berühre oder durchfließe. Längs seines Laufes sehe man eine große Reihe bedeutender und uralter Handelsstädte. Gewaltige Industrien hätten sich angesiedelt und ein bedeutsames Schiffergewerbe habe sich entwickelt. Riesige Häfen seien entstanden. Der Wasserumschlag vom Jahre 1924 beweise den engen Zusammenhang zwischen Volkswirtschaft und Binnenschiffahrt. Bis vor wenigen Jahrzehnten habe man als Endpunkt der Rheinschiffahrt Mannheim angesehen. Bald darauf machten sich in Straßburg und Kehl Bestrebungen geltend, an die Rheinschiffahrt angeschlossen zu werden, Bestrebungen, die schließlich mit der Rheinregulierung Sonderhausen—Straßburg gekrönt und im Jahre 1914 beendet wurden. Die Hoffnungen, welche diese beiden Hafenstädte an die Rheinregulierung geknüpft hatten, seien in vollem Umfang erfüllt worden. Bald darauf tauchte auch der Baseler Wunsch auf, besser als bisher an die Rheinschiffahrt angeschlossen zu werden. Auch diese Bestrebungen würden mit deutschen Interessen von großer Bedeutung zusammenhängen, die zum Teil auf Kraftgewinnung gerichtet seien, zum Teil darauf abzielten, die unterhalb und oberhalb Basels gelegenen Landesteile mit der Schiffahrt in Verbindung zu bringen. Das Projekt tauchte auf, die Fahrrinne Basel—Bodensee schiffbar zu machen. Bei einem gleichzeitigen Beginn der Stufe Straßburg—Basel und Basel—Konstanz würde eine gleichzeitige Fertigstellung möglich sein, sodaß dann auf einen Schlag ein großer Schiffahrtsweg von Straßburg bis zum Bodensee geschaffen worden sei. Als Krönung dieses Projektes sei die Regulierung des Bodensee-Wasserstandes zu betrachten, für die ein ausgezeichnetes schweizerisches Projekt vorhanden sei. Schon jetzt zeige sich deutlich die belebende Wirkung der bis heute getroffenen Einrichtungen. Am Schlusse dieser Ausführung behandelte Prof. Hummel die Möglichkeit einer Verbindung zwischen dem Bodensee und der Donau. Es hieße der Wirtschaft Zwang antun, wenn man sie zu sehr unter nationalen Gesichtspunkten betrachten würde. Ohne Phantasie sei noch kein wirtschaftlicher und technischer Fortschritt in der Welt zustande gekommen. Vom großen weltwirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet, erscheine die Verbindung Bodensee—Donau durchaus realisierbar. Deutschland müsse gewillt sein und sei auch gewillt, seine Interessen den großen europäischen Gesamtinteressen unterzuordnen. / Nach einigen Lobesworten auf die Schweiz schloß Professor Hummel mit dem Wunsche, daß ein glücklicher Stern über der Internationalen Ausstellung, diesem Werke freundlichen Verkehrs, leuchten möge. / Herr Gaston Haelling, Directeur du Port autonome de Strasbourg, behandelte das Thema „La France et la Navigation rhénane": Durch die Periode verminderter Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert reicht der junge Freihafen von Straßburg, der am 1. Januar zur Welt gekommen ist, der mittelalterlichen Korporation des Ankers die Hand. Der Hauptgrund für den Niedergang der Schiffahrt im letzten Jahrhundert liegt in der verständnislosen Rheinregulierung: der früher in großen Windungen langsam fließende Strom wurde in ein Bett von möglichst gerader Führung mit starker Strömung eingedämmt, gegen die die Schiffahrt nicht aufkommen konnte, sodaß die Eisenbahnen den Verkehr an sich zogen. Das Wiedererwachen Straßburgs als Rheinhafen ist der industriellen Entwicklung zu verdanken: sie schuf Schlepper, die fähig waren, die Strömung zu bewältigen, sie förderte billige Kohlen- und Eisenfrachten usw. Frankreich förderte die Entwicklung durch den Bau des Rhein—Rhone-Kanals (1832), des Marne—Rhein-Kanals (1853) und von Schiffahrtsbahnen. Als letzter Erfolg ist die Eröffnung des Hüninger-Kanals zu verzeichnen. So hat der Straßburger Hafen eine große Zukunft. Bei ihm gehen die beiden Verkehrsstraßen des Mittelmeeres und vom Westen Frankreichs in die große nordwärts gerichtete Wasserstraße des Rheins. Von diesem Knotenpunkt ist ein Netz von großen und kleinen Kanälen, Bahnlinien usw. gesponnen. Bei der Erneuerung der französischen Rheinschiffahrt wurde nicht das System des Staatsbetriebes angewendet. Die Schiffahrt wurde auch nicht besonderen Transportunternehmen übertragen, sondern den Kreisen übergeben, die als Sender oder Empfänger der Waren direkt daran interessiert sind. So wude es auch mit dem Straßburger Hafen gehalten. Bei diesem kommt es nicht darauf an, andere Interessen aus dem Feld zu schlagen, sondern darauf, vorhandene Bedürfnisse zu befriedigen. Von 1,9 Millionen Tonnen um 1923 hat sich dennoch der Verkehr des Straßburger Hafens auf 2,5 Millionen Tonnen in den Jahren 1924 und 1925 gehoben und nähert sich jetzt der 3-Millionen-Grenze. Die Vertreter der Straßburger sitzen als gleiche neben denen der anderen großen französischen Häfen bei der Beratung der Probleme über die französische Schiffahrt. Ihr Ehrgeiz liegt aber auch darin, mitzuwirken, die Rheinverbindung mit anderen Städten herzustellen, die bisher nur über Land oder durch Kanäle zu erreichen waren. Der Straßburger Hafen entwickelt sich zudem immer stärker zum industriellen Hafen. Um ihn herum sind große industrielle Anlagen im Entstehen. Die Entwicklung des Straßburger Hafens stellt auch einen Akt des Vertrauens in die friedliche Zukunft der Völker dar. / Der Präsident des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Herr Direktor Werner Stauffacher, behandelte in seinem Referat das Thema: „Die Schweiz und die Rheinschiffahrt". Klein und unbedeutend erscheine der Anteil der Schweiz an der Rheinschiffahrt und erscheinen die bisher erzielten Resultate. Aber die Angelegenheit sei im Verhältnis ebenso wichtig wie für die anderen. Denn die Schweiz habe keine Seehäfen zur Verfügung, die für die Volkswirtschaft dann als Ersatz eintreten könnten, wenn der Binnenschiffahrtsweg gesperrt sei. Viele hätten die Aufgabe noch nicht in ihrer Größe erfaßt und könnten den Wert einer Wasserstraße nicht ermessen, die sich bis an die Tore unseres Landes oder bis in das Land hinein erstrecke. / „Haben wir auch Silos und Häfen gebaut, so haben wir noch nicht bewiesen, daß wir damit auch Geld verdienen können. Aber ein Beweis ist erbracht, daß unsere Industrie einen materiellen Nutzen schon durch die bisherigen Anlagen erzielt hat, und es darf daraus der Schluß gezogen werden, daß die ausgebaute Schiffahrt erst recht zu einem großen wirtschaftlichen Erfolg führen wird." Direktor Stauffacher entwickelte dann die Vorteile der Schiffahrt für den Transport von Kohle, Getreide und anderen Produkten. Instruktive Beispiele aus dem Ausland dokumentierten die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Binnenschiffahrt. Infolge des Ausbaues der Wasserstraßen sei der deutsche Westen emporgeblüht. Unternehmen habe sich an Unternehmen gereiht, nicht bloß der Nähe des Ruhrkohlenbeckens wegen, sondern weil der Rhein die große Rolle dabei spielte. Lehrreich für uns und mindestens in einem Punkte vergleichbar sei auch die frühere Lage der Stadt Manchester, die vor Jahrzehnten, als sie ihren Wohlstand infolge der weiten Entfernung vom Meere versiegen sah, den großen Schiffahrtskanal nach Liverpool baute und dadurch die Entwicklung ihres Wohlstandes auf Jahrzehnte hinaus sicherstellte. Unsere Aufgabe sei es, immer die Zukunft im Auge behalten und uns auf weitere Opfer vorzubereiten; denn mit dem wachsenden Verkehr komme auch die Rentabilität. Schließlich behandelte der Redner noch die übrigen Fragenkomplexe und Projekte, die ebenfalls zur schweizerischen Rheinschiffahrt gezählt werden müssen. So wenig sich die Schiffahrt in Straßburg habe aufhalten lassen, so wenig werde sie sich in Basel aufhalten können. Sie werde sich bis an den Bodensee ausdehnen und werde von dort weiter ausstrahlen. Ferner sei projektiert eine Verbindung zwischen dem Rhein und Zürich, entweder durch das Limmat- oder das Tal der Glatt, weiter der Anschluß an den Neuenburger und Bieler See durch die Aare. Die Zentralfrage sei heute die der Kontinuität der Schiffahrt durch 320 oder gar 360 Tage im Jahre, die innerhalb fünf Jahren erreicht werden müsse. Dann würden sich alle Anlagen bezahlt machen. / Der Redner richtete zum Schlusse eine dringende Mahnung an alle diejenigen, die die Verantwortung dafür tragen. Es gäbe für die Schweiz kein Verkehrsproblem, das für die Schweiz so wichtig sei wie der

Anschluß des Landes an die Rheinschiffahrt. Die Privatinitiative könne nichts ausrichten. Die Eidgenossenschaft müsse den Entschluß fassen, mit ihren Nachbarn in Verhandlungen zu treten und das Problem zu lösen. Wir dürften aber voll Vertrauen auf die Bundesbehörden blicken. Der schiffbare Rhein sei zwar ein Sorgenkind, aber auch der Urheber großer Wohltaten und reichen Segens für diejenigen, die ihn zu pflegen wissen. / Regierungsrat Dr. Miescher brachte den Dank der Versammlung für die Referate zum Ausdruck. Die Verhandlungen wurden alsdann im „Blauen Saal" weitergeführt. Es folgten zahlreiche Begrüßungsansprachen und Mitteilungen der Verbände. Als erster sprach das Vorstandsmitglied des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin, Staatsrat Dr. von Graßmann; für das „Comité des Armateurs français du Rhin" M. Lucius; Gr. Uff. Dr. Gian Marco Vezzoli, Presidente del Comitato Bergamasco Bresciano per la Navigazione Interna; Van Dam für den allgemeinen holländischen Schiffahrtsverein und verschiedene andere holländische Schiffahrtsverbände; Kommerzienrat Stiegeler für den Schiffahrtsverband Konstanz; Dr. Großheide aus Amsterdam als Vertreter des Niederländischen Binnenschiffahrtsvereins und als Vorsitzender eines großen Arbeitgeberverbandes; Professor Zehnder von der Universität Basel als Vertreter der Basler Universität und Vorsitzender der Basler Naturforschenden Gesellschaft; Kommerzienrat Magirus von Ulm für den Südwestdeutschen Kanalverein und die Neckar A.-G.; Ingenieur Bonzanigo aus Bellinzona; Geheimer Oberbaurat Prof. Dr. Rehbock, Rektor der technischen Hochschule Karlsruhe und Pfarrer Lindenmeyer aus Berlin, der für die Schaffung von Wohlfahrtseinrichtungen für das Schiffspersonal an Bord der Schiffe eintrat. / Um 12,30 Uhr versammelten sich die Kongreßteilnehmer im „Roten und Blauen Saale" zum Banquett, das gegen 500 Gedecke aufwies. Reg.-Rat Dr. Miescher dankte nochmals in einer kurzen, humorvollen Ansprache für das zahlreiche Erscheinen der Schiffahrts-Interessenten. / Am Nachmittag fand eine gruppenweise Führung der Gäste durch die Ausstellung statt, woran sich eine gemütliche Zusammenkunft im Vergnügungspark anschloß.

Völkerbund und Binnenschiffahrt. Die Verkehrskommission des Völkerbundes hat sich in ihrer vom 12.—17. Juli 1926 unter dem Vorsitz von Aguero y Bethancourt (Cuba) stattgefundenen 9. Sitzung mit zahlreichen Fragen befaßt, die sowohl die Seeschiffahrt wie auch die Binnenschiffahrt betreffen. Der „Unterausschuß für die Binnenschiffahrt" hatte der Verkehrskommission eine Reihe von Berichten vorgelegt, die im Laufe des letzten Jahres zusammengestellt worden sind. Bei der Untersuchung über den Umfang der in der Wiederherstellung der Binnenwasserstraßen geleisteten Arbeit ist die Kommission einstimmig zur Feststellung gelangt, daß der materielle Wiederaufbau der europäischen Binnenwasserstraßen soweit fortgeschritten sei, daß beinahe der Stand der Wasserverkehrswege der Vorkriegszeit erreicht worden ist. Lediglich der Verkehr auf den Wasserstraßen sei noch nicht wieder dem Vorkriegsstand entsprechend. Schuld hieran sei aber nur der allgemein ungünstige wirtschaftliche Zustand der verschiedenen Länder. / Im Laufe der weiteren Erörterungen innerhalb der Kommission wurde die Möglichkeit einer Belebung des Verkehrs auf den Binnenwasserstraßen durch eine weitergehende Zusammenarbeit der verschiedenen Länder in Binnenschiffahrtsfragen besprochen. Der Vorschlag zu Maßnahmen in dieser Beziehung ging von der polnischen Delegation aus und erstreckte sich insbesondere auch auf die Ernennung einer Untersuchungskommission zur Prüfung der polnischen Binnenschiffahrtsverhältnisse und deren Verbesserung hinsichtlich der Verbindungen zum Auslande. Eine besondere Aufgabe dieser Kommission ist es, die Möglichkeiten zu untersuchen, die sich für die Schaffung einer Wasserverbindung zwischen Oberschlesien und Danzig bieten. Der ernannten Kommission gehören ein Holländer, ein Amerikaner und ein Franzose an. Die Kommission wird voraussichtlich im Oktober ihren Bericht vorlegen. In dem Beschluß der Vollkommission wird erklärt, daß derartige Studienkommissionen auch in andern Länder nützliche Arbeit leisten könnten, und es sei empfehlenswert, daß sich einmal der Völkerbundsrat mit dieser Frage befasse und daß weiter zwei Länder, die an einer besseren Gestaltung ihrer gegenseitigen Binnenschiffahrtsverbindungen ein Interesse haben, sich mit dem Ersuchen um Vermittlung an die Verkehrskommission des Völkerbundes wenden. / Einen weiteren Punkt der Erörterung bildete die Frage der in verschiedenen Ländern hervorgetretenen scharfen Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen des Landes und der Binnenschiffahrt. Ohne weitere Erörterung beschloß auch hier die Kommission, das Studium dieses Problems einer besonderen Kommission zu übertragen, die insbesondere zu prüfen haben wird, inwieweit sich für diese von den Eisenbahnen veranlaßte und die Binnenschiffahrt benachteiligende Konkurrenz eine wirtschaftliche Notwendigkeit ergeben hat. Der Kommission gehören als Vorsitzender der schwedische Professor Heckscher, ein Engländer und ein Pole an. In Zusammenarbeit mit der Völkerbundskommission für intellektuelle Zusammenarbeit wird sich die Verkehrskommission außerdem mit der Frage der Rechtszustände in der internationalen Radiophonie beschäftigen, soweit sie die Interessen der Schiffahrt und der Luftfahrt berühren. Außerdem soll auf der nächsten Tagung eine besondere Kommission für das Studium der Verhältnisse im Luftverkehr ernannt werden. / Für die im kommenden Jahre stattfindende dritte Internationale Verkehrskonferenz wurden die ersten Vorbereitungen getroffen und bestimmt, daß die Tagung der Konferenz so stattfinden soll, daß sie beim Zusammentritt der Vollversammlung des Völkerbundes beendet ist. Für die Tagung der Verkehrskonferenz liegen bisher besonders umfangreiche Arbeiten nicht vor, sodaß die Tagung, wenn nicht noch besondere Probleme auftauchen, verhältnismäßig geringe Zeit in Anspruch nehmen wird.

Sommertagung der Internationalen Donaukommission. Einem im „Hamburger Fremdenblatt" erschienenen Berichte entnehmen wir: Den wichtigsten Beratungsgegenstand der unter dem Vorsitz des englischen Vertreters I. C. Baldwin stattgefundenen und vor kurzem nach fast dreiwöchigen Beratungen beendeten Sommertagung der Internationalen Donaukommission bildete das Spezialabkommen über den Schiffahrtsdienst im Eisernen Tor. In dieser Frage hatten in der vorjährigen Sommersession die Delegierten Rumäniens und Jugoslawiens der Donaukommission ein Elaborat vorgelegt, das von der Wintertagung überprüft und einem Sonderkomitee zur Abänderung vorgelegt wurde. Der Bericht und die Abänderungsvorschläge dieses Sonderkomitees bildeten nun Gegenstand der Beratungen im Plenum. Dieses Abkommen über das Eiserne Tor beruht auf den Bestimmungen des Artikels 32 des Donaustatutes, in dem die Schaffung eines Abkommens vorgesehen ist. Trotzdem sich bereits jetzt die dritte Session mit dieser Frage befaßte, konnte auch diesmal noch kein definitives Abkommen getroffen werden. Das Plenum hat daher den Beschluß gefaßt, die Beratungen über dieses Abkommen in der nächsten Kommission fortzusetzen, wobei die Grundlage der Beratungen das in Paris im März und April ausgearbeitete Elaborat bilden wird. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieses Gegenstandes werden in der nächsten Zeit die Verhandlungen fortgesetzt. In einer außerordentlichen Session, die für Januar 1927 nach Rom einberufen wird, soll der endgültige Text des Abkommens über das Eiserne Tor fixiert werden. Diese römische Konferenz wird sich ausschließlich mit der Frage des Abkommens über das Eiserne Tor befassen. Da der fünfjährige Zyklus 1922—1927, in dem Preßburg zum Sitz des Generalsekretariats der Donaukommission bestellt wurde, Ende 1926 abläuft, mußte auch über den zukünftigen Sitz der Internationalen Donaukommission entschieden werden. Mit dieser Frage hatten sich die Plenarsitzungen befaßt, ohne daß es gelungen wäre, für die eine oder die andere Lösung die notwendige Majorität von acht Stimmen zu finden. Für die Beibehaltung von Preßburg stimmten die Vertreter der Tschechoslowakei und der anderen Staaten der kleinen Entente, also Rumäniens und Jugoslawiens, ferner die Vertreter Frankreichs und Bulgariens. Gegen die Beibehaltung von Preßburg stimmten die Vertreter Württembergs und Bayerns, ferner Oesterreichs und Ungarns seitens der Uferstaaten und die Vertreter Englands und Italiens seitens der Nichtuferstaaten. Hierbei muß hervorgehoben werden, daß für die konkrete Wahl eines anderen Ortes kein Antrag vorlag, für den sich eine Majorität hätte finden können, da die Zahl der in Betracht kommenden Donaustädte außerordentlich gering ist. Infolge der Uneinigkeit der Delegierten n dieser Frage hat das Plenum der Donaukommission den Beschluß gefaßt, die Entscheidung in dieser Frage zu verschieben. Gleichzeitig gab die Kommission auch in ihrem amtlichen Kommuniqué über die Beendigung der Beratungen ihrer Hoffnung Ausdruck, daß es einer späteren Session gelingen wird, sich über den Sitz der Kommission zu entscheiden. Die Entscheidung bereitet aus dem Grunde Schwierigkeiten, weil entweder Preßburg als Sitz beibehalten werden kann oder im Falle eines Wechsels auch in Zukunft alle fünf Jahre ein neuer Sitz gewählt werden muß. / Die Sommertagung der Donaukommission befaßte sich noch mit dem Programm der laufenden Arbeiten im Interesse der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Schiffahrt, die im Jahre 1926/27 durchgeführt werden sollen. Die von den einzelnen Uferstaaten vorgelegten Ent-

würfe wurden überprüft und in Uebereinstimmung mit den Erfordernissen der Schiffahrt gefunden. Die Durchführung der für die abgelaufene Kampagne bestimmten Arbeiten rief keinerlei Bemerkungen hervor. / Die Sommertagung beschloß, die Studien über die Schiffahrt in der Katarakten-strecke fortzusetzen, deren Verwirklichung die Einrichtung eines provisorischen Schleppdienstes im Eisernen Tor-Kanal zur Folge haben könnte. / Einer eingehenden Beratung wurde das Reglement über die Schiffahrtspolizei auf der Donau unterzogen, das von der Kommission im November 1924 fertiggestellt wurde. Der ursprüngliche Text wurde den Wünschen und Vorschlägen entsprechend abgeändert, die von den einzelnen Schiffahrtsgesellschaften unterbreitet wurden. In seiner neuen Fassung ist der Text klarer und übersichtlicher und es gelang auch, einige Fehler auszumerzen, die sich in der Praxis bei strikter Anwendung der ursprünglichen Bestimmungen bemerkbar gemacht hätten. Im Sinne der Bestimmungen des Artikels 25 des Donau-statutes wurde auch das Reglement über die Kontrolle des Flußverkehrs in Ungarn erörtert, das von der ungarischen Regierung unterbreitet wurde. Es wurde festgestellt, daß die von der ungarischen Regierung vorgeschlagenen Kontrollmaßnahmen die Freiheit der Schiffahrt nicht behindern. Zum Schluß wurden noch Fragen der internen Administrative und des Schiffahrtsdienstes im Eisernen Tor entschieden.

Sachverständigen-Ausschuß der Internationalen Elbekommission. Der Sachverständigen-Ausschuß der Internationalen Elbekommission hielt kürzlich unter dem Vorsitz des englischen Delegierten Baldwin, eines Bruders des englischen Premierministers in Bad Schandau eine Sitzung ab, die den Bericht des Generalsekretärs über die von den Mitgliedern der Kommission im Jahre 1925 von Hamburg bis Prag unternommene Studienreise prüfte und auf Grund der Bemerkungen der deutschen und tschechischen Delgation ergänzte. Die Prüfung führte zu dem Schluß, daß Deutschland und die Tschechoslowakei eine bedeutende Vervollkommnung der Schiffahrtswege durchgeführt haben, sodaß die Schiffahrtsverhältnisse sich ständig bessern. Die Erklärung des tschechischen Delegierten, des bevollmächtigten Ministers Müller, daß die Regulierungsarbeiten fortgesetzt werden und daß sich beide Regierungen über die gemeinsamen Grundsätze einigen, die bei den Arbeiten für die Verbesserung der Schiffahrt befolgt werden sollen, wurden angenommen. Der Bericht der Unterkommission wird im Februar 1927 dem Plenum der Internationalen Elbekommission vorgelegt werden.

Reichskredite für die Binnenschiffahrt. In einem Aufsatz: „Tempo? — Tempo!“ bemängelt die „Magdeburgische Zeitung“ das Tempo der obrigkeitlichen Handhabung der Hilfsaktion. Den Ausführungen, denen wir nichts hinzuzufügen haben, entnehmen wir: Die Wirtschaft war, aus durchsichtigem Grunde oft ohne ihre eigene Schuld, in den letzten Jahren wiederholt genötigt, an die Staatshilfe zu appellieren, und die Behörden, vom Reich bis zu den Kommunen, haben häufig nicht nur ein offenes Ohr, sondern auch eine offene Hand bewiesen. Das hindert aber nicht, daß lebhafte Klagen über die obrigkeitliche Handhabung der Hilfsaktionen laut werden und sich besonders in letzter Zeit vernehmlich verstärken. Das Angriffsziel der Beschwerden ist dabei das Tempo, in welchem die Stützungsaktionen die verschiedenen vorbereitenden Stadien durchlaufen, bis sie zur Durchführung gelangen. Welch eine Fülle kostbarer Zeit wird durch Erwägungen, Instanzenberatungen, Vorbeschlüsse, neue Erörterungen und endgültige Beschlüsse geraubt, und oft entspricht die praktische Durchführung nur einem Bruchteil des Beschlossenen. Dabei gilt in der Wirtschaft genau so wie auf vielen anderen Gebieten das Wort: Doppelt gibt, wer schnell gibt. / Da ist z. B. die Kreditaktion für die Binnenschiffahrt. Diese Aktion scheint einen Rekord im Schneckentempo staatlicher Kreditintervention aufstellen zu wollen; denn sie „schwebt“ schon seit 1½ Jahren, und noch immer ist der Zeitpunkt ihrer Verwirklichung in undurchringliches Dunkel gehüllt. Am 6. Februar 1925 (!) lief beim Reichsverkehrsministerium der Antrag des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt auf regierungsseitige Intervention ein. Schon damals war die Lage der Binnenschiffahrt recht kritisch, und es gehörte nicht viel Scharfsinn dazu, um einzusehen, daß umgehend etwas geschehen müsse. Aber an zuständiger Stelle hatte man Zeit, sogar viel Zeit; denn es geschah nichts. Regierungen gingen und kamen, die Männer wechselten, das System nicht. Endlich nach Jahr und Tag hörte man, daß sich „in Kürze“ der Reichsrat mit der Angelegenheit befassen würde. Das war im Januar 1926. Wieder Schweigen im Walde, bis eines Tages die frohe Botschaft kam, daß endlich der Reichsrat bestimmt bei seinem neuen Zusammentritt im März oder April des Binnenschiffahrtsgesuches sich annehmen werde. Im Verhältnis zum bisherigen Tempo war das wirklich „in Kürze“, aber das Ergebnis der Reichsratsverhandlungen stand in einem schlechten Verhältnis zu den gehegten Erwartungen. Immerhin wurde soviel erreicht, daß die Oeffentlichkeit wenigstens von einem Plan Kunde erhielt — ein beachtenswerter Fortschritt. Man konnte sich doch nun konkreter über die Sache unterhalten, was auch ausgiebig geschah. Das war aber auch alles. Die große Tat fehlte noch immer; denn nun hatte erst der Reichstag der komplizierten Affäre seinen durch Gesetz und Recht verbrieften Stempel aufzudrücken. Dieses hochwichtige Stadium war im Mai erreicht und erhielt noch durch eine persönliche Rede des Reichsverkehrsministers Krohne im Reichstagsausschuß für Verkehrsangelegenheiten eine höhere Note. Das Resultat war eine Entschließung, in welcher die Regierung ersucht wird, mit aller Beschleunigung — not tat's — dem Reichstag eine Vorlage zu unterbreiten, die der Binnenschiffahrt ausreichende Kredite zur Verfügung stellt. Da geschah das Unvermeidliche: eine Denkschrift erblickte das Licht der Welt, und was beinahe noch wichtiger ist: in der Denkschrift hat sich die Reichsregierung schon zu der Erkenntnis durchgerungen, „daß der vom Reichsausschuß der deutschen Binnenschiffahrt unter dem 6. Februar 1925 gestellte Antrag im Grunde genommen nicht ungerechtfertigt sei“. So geschehen im Juni 1926. Weiter wird in der Denkschrift der Hoffnung — wohlgemerkt: nur der Hoffnung — Ausdruck verliehen, daß es möglich sein werde, die Mittel bis zum Spätherbst flüssig zu machen. Der Zeitpunkt der Effektuierung ist nach dieser verschwommenen Ankündigung tatsächlich mit einem kräftigen Fragezeichen zu versehen. Man müßte vielleicht meinen, daß es sich um eine Aktion großen Stils handelt, die solche dimensionalen Vorbereitungen rechtfertigt. Weit gefehlt. Ganze 6 Millionen Mark sind das corpus delicti. Auch an dieser Stelle ist für ein reizvolles Stück Entwicklungsgeschichte Platz. 30 Millionen hatte der Reichsausschuß in seinem Gesuch für erforderlich erachtet, 10 Millionen sollten einem späteren on dit zufolge bewilligt werden, und 6 Millionen sind schließlich die Frucht eines 1½ jährigen Entwicklungsganges. Alles in allem: Muß das sein?“

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Schiffahrts- und Hafenverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen im Jahre 1925. Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel hat soeben ein umfängliches Statistisches Heft „Schiffahrts- und Hafenverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen im Jahre 1925“ herausgegeben. Das Jahr 1925 hat danach die aufsteigende Linie des Jahres 1924 fortgesetzt. Der Gesamtverkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen zeigt mit 22 209 000 t gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von rund 3,9 Millionen t, d. i. 21,3%, er bleibt hinter dem Jahre 1913, das einen Verkehr von 26 824 000 t aufzuweisen hatte, aber immer noch um 4,6 Millionen t, d. i. 17,6 %, zurück. Nicht in dem gleichen Ausmaße hat sich der Verkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen insgesamt gesteigert; die Gesamtzunahme beträgt 5,3 Mill. t, bei einem Gesamtverkehr von 34 283 000 t, d. i. ein Mehr gegenüber 1924 von 5,3 Mill. = 18,4%, im Vergleich zum Verkehr von 1913 mit 39 Mill. t ein Weniger von 4,7 Mill. = 12,1%. Das Heft zeigt mit genauen Zahlenangaben, wie sich die Verkehrsziffern auf die einzelnen Häfen verteilen, und zwar getrennt nach Zufuhren und Abfuhren. Dabei schneiden die ebenfalls zum Bezirk der Kammer gehörigen Häfen Wesel, Emmerich und Rees für 1925 verhältnismäßig günstig ab. Der Friedensverkehr von 1913 konnte wesentlich — um 57,8% — überschritten werden. Freilich wird diese scheinbar hohe Prozentziffer durch eine Betrachtung der absoluten Verkehrszahlen auf das richtige Maß zurückgeführt, beträgt doch der Gesamtverkehr dieser Hafengruppe mit 969 422 t nur 4,4% des Gesamtverkehrs der Duisburg-Ruhrorter Häfen und 2,8% des Gesamtverkehrs der Rhein-Ruhr-Häfen. / Was die Zusammensetzung der Verkehrsgüter und ihr Anteil am Gesamtverkehr anlangt, so hat die Kohle etwas eingebüßt. Während das Jahr 1924 ihr einen Anteil von 62,95% zuwies bei einem Verkehr von etwa 18 200 000 t, beträgt der Anteil im Jahre 1925 nur noch 59,30% bei einem Verkehr von 20 331 000 t, gegenüber 1913 allerdings immer noch anteilmäßig 4,17% mehr. Das zweitstärkste Massengut, Eisen-

erz, hat im Jahre 1925 den gleichen prozentualen Anteil wie im Jahre 1913 erreicht, 24,3% im Jahre 1925, 24,5% im Jahre 1913. Gestiegen ist der Anteil bei Roheisen und verarbeitetem Eisen aller Art. Während er hier im Jahre 1913 4,5% betrug, ist er im Jahre 1925 auf 5,7% gestiegen. Das Schmerzenskind ist nach wie vor der Getreideverkehr, der von seiner stolzen Höhe von beinahe 1 Mill. t im Jahre 1913 auf etwa 390 000 t im Jahre 1925 gesunken ist. Bezogen auf die Duisburg-Ruhrorter Häfen betrug der Anteil vom Getreideverkehr am Gesamtverkehr im Jahre 1913 3,48%, heute beträgt er nur noch 1,52%. (Wir verweisen auf die Notiz unter „Buchbesprechungen".)

Hafen der Stadt Essen am Rhein—Herne-Kanal. Die Stadt Essen beabsichtigt, ihr am Rhein—Herne-Kanal belegenes, ca. 800 Morgen großes Industriegelände zu erschließen. Vorgesehen ist ein 650 m langer Parallelhafen mit einem anschließenden 720 m langen Stichhafen. Der Stichhafen erhält eine nutzbare Breite von 72,00 m, so daß an jeder Kaikante 2 Schiffe gleichzeitig laden können, ohne Ein- und Ausfahrt weiterer Schiffe zu behindern. Die für den Hafenbetrieb und für die Erschließung des Industriegeländes erforderlichen Gleisanlagen nebst einem für den Betrieb erforderlichen Hafenbahnhof werden an den Reichsbahnhof Essen—Vogelheim angeschlossen. / Da die Arbeiten jetzt in Angriff genommen werden sollen — mit den Erdarbeiten ist bereits als Notstandsarbeit begonnen —, bietet sich günstige Gelegenheit für die Verlegung von Betrieben ins rheinisch-westfälische Industriegebiet, zumal Sonderwünsche einzelner Industrien bei Baubeginn noch Berücksichtigung finden können.

Neue Brücke über den Rhein. Die Kölner Stadtverordnetenversammlung hat am 15. 7. 26 beschlossen, in den Stadtteilen Mülheim und Riehl, nördlich des Stadtkerns, eine neue Rheinbrücke zu errichten, deren Bau seit der Einverleibung Mülheims in Köln im Jahre 1911 geplant ist. Diese neue Rheinbrücke soll die bisher an dieser Stelle befindliche Schiffsbrücke ersetzen, die dort seit dem Jahre 1888 vorhanden und außer der Koblenzer Schiffsbrücke heute die einzige Schiffsbrücke auf dem ganzen Mittel- und Niederrhein ist. Die neue Rheinbrücke soll einschließlich der Vorflutüberbrückung eine Gesamtlänge von etwa 600 m haben. Mit dem Bau wird im Frühjahr 1927 begonnen werden und die Fertigstellung soll bereits im Jahr 1929 erfolgen. Die Gesamtlasten für die Brücke werden ungefähr 22 Millionen Mark betragen, wovon 10 Millionen noch auf die Beschaffung von Gelände entfallen. Die Brücke soll vorläufig aus der Kasse für außerordentliche Bedürfnisse gedeckt und später aus einer Anleihe übernommen werden. Die Stadtverwaltung hat sofort einen engeren Wettbewerb ausgeschrieben, wozu elf Firmen aus Rheinland und Westfalen aufgefordert sind.

„Verein zur Förderung des Kanalbaues von Aachen über Rheydt—M.-Gladbach zum Rhein bei Neuß, E. V." Am Donnerstag, den 1. Juli 1926 war bekanntlich in einer Sitzung in Aachen die beschleunigte Gründung eines Aachen—Rhein-Kanalvereins beschlossen worden. (Wir verweisen auf den in der Julinummer — Seite 281 — veröffentlichten Bericht.) Zweck dieses Vereins soll die Zusammenfassung aller interessierten Kreise zur gemeinsamen Förderung der Pläne und die Aufbringung der zu diesem Zweck erforderlichen Mittel sein. Der Vorbereitende Ausschuß — dessen Bildung ebenfalls in Aachen beschlossen worden war — trat am 20. Juli 1926 in der Kaiser-Friedrich-Halle zu M.-Gladbach zur Gründung des Kanalvereins zusammen. Die Gründungsversammlung war im Namen des Vorbereitenden Ausschusses durch Regierungspräsident Dr. Rombach, Aachen einberufen. Rund 100 Herren waren zur Stelle. Der Oberpräsident der Rheinprovinz und der Landeshauptmann waren dienstlich verhindert, hatten sich jedoch vertreten lassen. Anwesend waren außerdem die verschiedenen zuständigen Regierungen, Vertreter der Bergbehörden, der Oberpostdirektionen und des Landeskulturamtes, die Abgeordneten des Bezirks, die Vertreter der Städte, der Landkreise, die Präsidenten und Geschäftsführungen der Industrie- und Handelskammern und der Handwerkskammern, weitere Vertreter aus der Industrie, der Landwirtschaft, der Gewerkschaften, der Bergarbeiterverbände, Vertreter der Hochschulen, der Presse sowie die bisherigen Sachberater. / Regierungspräsident Dr. Rombach eröffnete kurz nach 11 Uhr die stattliche Versammlung mit einigen herzlichen Begrüßungsworten. Wenn von verschiedenen Seiten Beschwerden laut geworden seien, daß der Kreis der nach M.-Gladbach Eingeladenen noch zu klein sei, so sei er überzeugt, daß sich im Laufe der Verhandlungen der Kreis so groß werde ziehen lassen, daß alle berechtigten Ansprüche genügend berücksichtigt werden könnten. Ein besonderes Wort des Dankes richtete er an Oberbürgermeister Gielen für die vorzügliche Vorbereitung der Gründungsversammlung. Der Oberpräsident der Rheinprovinz habe sich aus dienstlichen Gründen entschuldigen lassen, er werde aber Anfang August Gelegenheit nehmen, die Fragen, die uns zurzeit so sehr bewegen, mit ihm in einem kleinen Kreise zu besprechen. „Der Zweck unserer Arbeit," so fuhr er dann fort, „ist allgemein bekannt. Seit Jahren sind wir bemüht, neue Wege zu suchen, unsere darniederliegende Wirtschaft wieder zu der Blüte von ehedem zu bringen. Wir müssen dabei darauf sehen, daß wir den Anforderungen, die die heutige Zeit an die Wirtschaft stellt, gerecht werden. Hauptmotiv unseres Vorgehens war und ist jedoch die Anpassung an die uns benachbarten Städte und Wirtschaftsgebiete, die ebenfalls schwer leiden. Es gilt heute, das, was wir von unseren Vätern ererbt, zu erhalten, und deshalb ist es unsere Pflicht, die Industrie nach besten Kräften zu unterstützen. Diesem Ziele allein dient unsere Arbeit, unseren Bezirk lebensfähig zu erhalten. Setzen wir alles daran, unser Kanalbauprojekt verwirklicht zu sehen. Unsere Pläne haben Gegner gefunden. Mein Standpunkt ist: Wir dürfen als Deutsche deutschen Brüdern gegnüber kein Unternehmen anfeinden, das dem anderen keinen Schaden bringt, vielmehr zur Hebung der gesamten Wirtschaft beiträgt. Wenn dieser Gesichtspunkt an die erste Stelle gerückt wird, dann bin ich überzeugt, daß wir weiterkommen." / Der Regierungspräsident beleuchtete sodann kurz die augenblickliche trostlose Wirtschaftslage in dem gesamten Bezirk, in dem M.-Gladbach den traurigen Ruhm genießt, die prozentual größte Erwerbslosenziffer zu haben. In jüngster Zeit habe er Gelegenheit gehabt, mit dem Reichskanzler Marx die Kanalbaufrage zu besprechen und von ihm die Zusicherung weitestgehender Unterstützung erhalten. Auch habe sich der Reichskanzler dahin ausgesprochen, daß er hoffe, die Regierung werde mit den Mitteln, die jetzt für derartige Notstandsarbeiten ausgeworfen werden sollen, auch das Aachen-Rhein-Kanalprojekt berücksichtigen können. In Berlin sei bereits eine Kommission aus den Referenten der verschiedenen Ministerien gebildet worden, die sich zurzeit mit der Prüfung des Projektes befasse. Es sei aber höchste Zeit geworden, daß der hiesige Bezirk nunmehr auch nach außen hin geschlossen auftrete und durch die Gründung eines Kanalbauvereins sich die Plattform schaffe, von der aus das ganze Projekt wirkungsvoll vertreten werden könne. Oberbürgermeister Gielen, dem Regierungspräsident Dr. Rombach darauf den Vorsitz der Gründungsversammlung übertrug, hieß die Erschienenen in M.-Gladbach herzlich willkommen und wünschte der Tagung den erhofften Verlauf und Erfolg. Er stellte die einmütige Auffassung aller in Frage kommenden Kreise in unserem Bezirk zur Kanalbaufrage fest und gab nochmals dem Wunsche Ausdruck, daß es gelingen müsse, zu einem durchschlagenden Erfolge zu kommen. / Alsdann sprachen Professor Proetel von der Aachener Technischen Hochschule über die technische Durchführbarkeit des Kanalprojektes, Herr Syndikus Bruckner von der Industrie- und Handelskammer Stolberg über die wirtschaftliche Notwendigkeit und Bedeutung des Kanals und Herr Direktor Hell, Stolberg über den Finanzierungsplan. / Nachdem Oberbürgermeister Gielen dankbar im Namen der Versammlung die wesentliche Vorarbeit der Redner anerkannt und für die Vorträge herzlich gedankt hatte, sprach Beigeordneter Spennrath, Aachen noch kurz über den Gang der Vorarbeiten wie über den augenblicklichen Stand der Verhandlungen, zu deren Stützung die Rheinstrombauverwaltung wesentlich beigetragen habe. / Abgeordneter Sinn, Aachen sicherte namens der Abgeordneten des Bezirks weitere tatkräftige Unterstützung des Projektes in Berlin zu. Oberbürgermeister Gielen griff diese Zusicherung auf und bat die Abgeordneten noch einmal dringend darum, alles aufzubieten, damit das Projekt nun endlich bald verwirklicht werden möge. Er machte Mitteilung von den Zusagen, die nach dieser Richtung ihm die an der Teilnahme an der Gründungsversammlung verhinderten Abgeordneten Thomas Esser, Giesberts, Hoffmann und Joos schriftlich gemacht haben. Für den am Erscheinen verhinderten Landeshauptmann sicherte diese Unterstützung, vorbehaltlich der Entscheidung des Provinziallandtages, auch Herr Landesrat Dr. Kitz, Düsseldorf zu. / Als letzter Redner nahm Oberbürgermeister Farwick das Wort, um in stark humordurchwirkter Rede die Notwendigkeit der Gründung des Vereins zum Zusammenschluß aller interessierten Kreise noch einmal zu betonen, wobei er neben den allgemeinen volkswirtschaftlichen, besonders auch die nationalen und außenpolitischen Momente in den Vordergrund stellte. Er bat sodann, sich nunmehr zu dem als notwendig erkannten Kanalbauverein zusammenzuschließen, was mit einstimmiger Annahme der Satzungen auch geschah.

Das Bodensee-Regulierungsprojekt. Auf eine Anfrage hat der Schweizer Bundesrat über den jetzigen Stand des Projektes der Bodenseeregulierung folgende Auskunft gegeben: „Das Projekt über die Bodenseeregulierung und den Ausbau des Rheins zwischen dem Untersee und Schaffhausen ist zum Abschluß gelangt. Die Kosten sind auf 15½ Millionen Franken (Preis 1925) veranschlagt. Das Projekt sieht folgende bauliche Maßnahmen vor: a) Erhöhung des Abflußvermögens vom Obersee durch Baggerungen oberhalb der Konstanzer Brücke und durch Erweiterungen der Rheinrinne im Untersee von Gottlieben bis Ermatingen; b) Verbesserung des Abflußvermögens des Untersees durch Tieferlegung vom Seeausfluß bis Schupfen; c) Baggerungen zwischen Schifflände Schaffhausen und Moserdamm. Beseitigung des Moserdammes und Sprengarbeiten am Felsriegel, auf welchem der Moserdamm aufgesetzt ist. (Die rationelle Kraftgewinnung in Schaffhausen wird dadurch nicht etwa unmöglich); d) Errichtung eines Stauwehrs mit einer Dampfschiffsschleuse, aber ohne Kraftwerk bei Hemmishofen. Die Hochwasser des Obersees werden von 66 bis 70, die des Untersees von 75 bis 82 cm abgesenkt, je nach dem Gewässerregime des betreffenden Jahres. Die Ueberschwemmungsgefahr und alle verbundenen Nachteile werden hierdurch beseitigt. Die künstliche Stauung erfolgt erst im Herbst und dauert nur kurze Zeit. Sie erfolgt im Maximum auf eine Höhe von 396,64 im Obersee (Pegel Rorschach 4,50 m), beziehungsweise von 396,16 im Untersee (Pegel Mammern 4,75 m). Wenn der Seespiegel seine Maximalstaugrenze erreicht, soll das Stauwehr vollständig geöffnet werden. Mit dem Oeffnen ist bereits früher zu beginnen. Die Niederwasserstände fallen durchschnittlich etwas weniger tief und sind von geringerer Dauer als bisher. Absenkung der Sommerwasserstände verbessert die landwirtschaftlichen Verhältnisse. Der gleichmäßigere Verlauf der Seestände begünstigt die Seeschiffahrt. Das Landschaftsbild wird eher begünstigt. Die bisherige Maximalabflußmenge von 1 080 m^3 wird kaum meßbar erhöht. Bei Festlegung des Wehrreglements wurde auf die Dampfschiffahrt, die Fischerei und Schiffahrt am Mittel- und Niederrhein möglichst Rücksicht enommen. Die Niederwasserführung des Rheins wird beträchtlich erhöht, wodurch den Kraftwerken ein wesentlicher Nutzen erwächst. Das Ergebnis der projektierten Bearbeitung wird nächstens in einer Denkschrift der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht. Es werden nun Verhandlungen einzuleiten sein zum Zwecke der Verteilung der Kosten, welche die Verwirklichung des Projektes nach sich zieht."

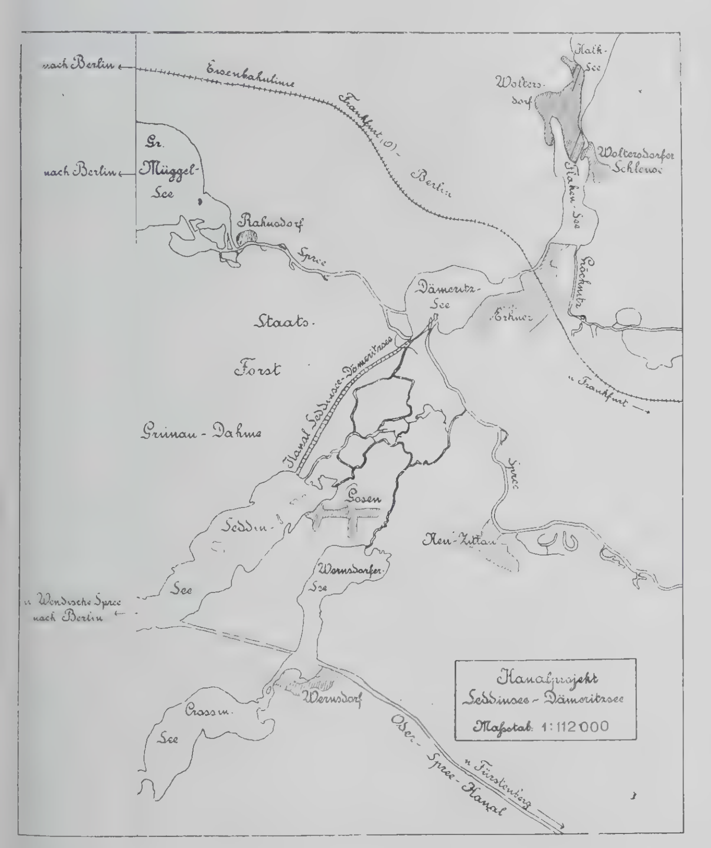
Vom Hansa-Kanal-Projekt. Im Hamburger Rathaus fand am 3. 8. 26 eine Besprechung über die weitere Förderung des Hansa-Kanalprojekts statt. Unter dem Vorsitz von Bürgermeister Dr. Petersen nahm u. a. teil: Vom Hamburger Senat Dr. de Chapeaurouge und Senator Mendel, vom Bremer Senat Bürgermeister Spitta und Senator Boemers, vom Lübecker Senat Senator Strack, für den Hansa-Kanal-Verein Ruhrgebiet Generaldirektor Krawehl und Regierungsrat Skalweit, für den Hansa-Kanaverein Hamburg die Herren Heye und Warburg. Als Ergebnis der Verhandlungen wurde folgendes festgestellt: Die Teilnehmer sind einstimmig der Auffassung, daß das große Verkehrsbedürfnis der Ruhrindustrie und der Seehäfen nur durch den bekannten unmittelbaren Hansa-KanalBramsche—Achim—Hamburg befriedigt werden kann, und daß alle anderen Lösungen als unzureichend abzulehnen sind. Es soll deshalb bei dem Reichsverkehrsminister um eine Besprechung nachgesucht werden, die bezweckt, nicht nur die Dringlichkeit der sofortigen Inangriffnahme des vollen Projektes darzulegen, sondern auch Vorschläge über die Finanzierung zu machen.

Die Aufnahme des Werra—Main-Kanalprojektes in das Notstandsprogramm der Reichsregierung. Am 30. Juli trat der geschäftsführende Ausschuß des Unterwerra-Ausschusses in der Industrie- und Handelskammer Mühlhausen zu einer Sitzung zusammen. Zunächst berichtete der Geschäftsführer Dr. Röhlecke über die Gründung der wasserwirtschaftlichen Gesellschaft der Provinz Sachsen und ihrer Nachbargebiete zu Merseburg und über die internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel. Mit Genugtuung müsse festgestellt werden, daß das Kanalprojekt Weser—Werra—Main seiner Wichtigkeit als einzige reindeutsche Nord-Süd-Wasserstraße über Weser und Main entsprechend hervorgehoben sei. Die wirtschaftliche Bedeutung des Wasserweges Donau—Main—Weser als Zubringer für den Seehafen Bremen sei durch Schaubilder des Bremer Hafens noch besonders betont. Auch von den bereits an der Werra bestehenden Kraftwerken seien Bilder ausgestellt. Bürgermeister Dr. Stolzenberg, Eschwege, schilderte sodann das Notstandsprogramm der Reichsregierung und gab der Enttäuschung Ausdruck, daß für den Ausbau des Weser—Main-Kanals keine Mittel im Rahmen des Notstandsprogramms vorgesehen seien. Bei der großen Arbeitslosigkeit, die auch im Werra-Gebiet herrsche, sei es unbedingt erforderlich, daß nunmehr der Ausbau des Kanals in Angriff genommen würde. Dr. Stolzenberg machte sodann Mitteilung über die Schritte, die bereits in dieser Angelegenheit unternommen seien und die noch weiter unternommen werden müßten. Bürgermeister Domke, Witzenhausen, führte aus, daß allein durch den Bau der Staustufen des Kanalstückes Hann.-Münden — Eschwege 2 000 Arbeitslose auf vier Jahre lohnende Beschäftigung finden könnten. An Geld seien für dieses Kanalstück ungefähr 30 Millionen Mark erforderlich. / Herr Stadtrat Bunge, Mühlhausen, erklärte, daß von den großen wirtschaftlichen Organisationen auch die christlichen und freien Gewerkschaften an der Bekämpfung der Erwerbslosigkeit Interesse zeigen und sich den Bestrebungen des Unterwerra-Ausschusses sicherlich anschließen würden. Eine größere Aktivität der Abgeordneten aller Parteien des Bezirks sei wünschenswert. Auf Grund der Aussprache wurde folgende Entschließung gefaßt: „Der Unterwerra-Ausschuß, dem die Gemeinden, Kommunalverbände und die amtlichen Interessenvertretungen des gesamten Werragebietes angehören, bedauert, daß in das Notstandsprogramm der Reichsregierung der Ausbau des Werra—Main-Kanals nicht aufgenommen ist. Seiner Ansicht nach ist Anspruch darauf zu erheben, daß bei einem derartigen umfangreichen Notstandsprogramm in erster Linie der Ausbau des Weser—Werra—Main-Kanals vorgesehen wird. Diese Forderung glaubt er besonders deshalb vertreten zu können, weil es sich nicht um ein in jüngerer Zeit entstandenes, noch nicht durchgearbeitetes Projekt handelt, sondern um den Ausbau einer Wasserstraße, die seit Jahrzehnten vorbereitet und in allen ihren technischen und wirtschaftlichen Einzelheiten untersucht und staatlicherseits für bauwürdig anerkannt worden ist. Hinzu kommt, daß die Reichsregierung Notstandsarbeiten größerer Art besonders in solchen Gebieten fördern will, in denen die Zahl der unterstützten Erwerbslosen 2 Prozent der Einwohnerzahl übersteigt. Wir machen darauf aufmerksam, daß das für den Bau des Kanals in Frage kommende Arbeitsgebiet damit zu rechnen hat, noch lange Zeit in diesem Sinne Notstandsgebiet zu sein. Das trifft insbesondere für die Kreise des unteren Werratales und des Eichsfeldes zu, deren Notstand höheren Ortes bekannt ist. Millionenbeträge, die jetzt als leere Unterstützungssummen ausgegeben werden, würden durch die Inangriffnahme des Ausbaues des Kanals sofort in wirtschaftlich wertvolle Arbeitsleistung umgesetzt werden. Alle Wirtschaftsschichten des Werra-Gebietes, öffentliche Körperschaften, Handel, Industrie, Arbeiterschaft und die Landwirte, die durch die Ueberschwemmung der nicht kanalisierten Werra schwer gelitten haben, sie alle warten auf die Kanalisierung der Werra. An alle in Frage kommenden Stellen des Reiches und der Länder richtet der Unterwerra-Ausschuß daher im Namen aller derer, die sich in dem Gedanken der Kanalisierung der Werra und damit der Behebung der Arbeitslosigkeit im Werragebiet zusammengefunden haben, den dringenden Appell, sobald wie möglich Mittel im Rahmen der produktiven Erwerbslosenfürsorge für den Ausbau des Kanals zur Verfügung zu stellen."

Die Vollendung des Mittellandkanals. Eine am 26. Juli 1926 abgehaltene Besprechung zwischen dem Reich und den am Mittellandkanal beteiligten Ländern hat zu dem Ergebnis geführt, daß Reich und Länder über folgenden, im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogrammes auszuführenden Bauplan einig sind: Vollendung des Hauptkanals (Peine bis Burg) einschließlich folgender Teile des Südflügels: Kanal von Leipzig bis Creypau, Saalekanalisierung von Creypau bis Halle und Zweigkanal Bernburg—Leopoldshall—Staßfurt. Verbunden mit diesen Anlagen ist ein Zweigkanal nach Braunschweig sowie ein Elbabstieg nach Rothensee und Niegripp. Dies Bauprogramm soll in Angriff genommen werden, sobald die den Ländern zugegangenen Verträge über die Vollendung des Mittellandkanals unterschriftlich vollzogen und dem Reich wieder zugegangen sein werden. Die braunschweigische und anhaltische Staatsregierungen wurden durch ihre Parlamente zum Abschluß des Vertrages bereits ermächtigt.

Notstandsarbeiten im Gebiet der märkischen Wasserstraßen. Das weitverzweigte Netz der märkischen Wasserstraßen scheint in dem vielgenannten „Arbeitsbeschaffungsprogramm" etwas stiefmütterlich behandelt zu sein. Und doch bietet sich der Reichsregierung gerade hier die beste Ge-

legenheit, auf dem Wege produktiver Erwerbslosenfürsorge jahrzehntealten dringenden Wünschen der Schiffahrt und Landwirtschaft entgegen zu kommen und in der Nähe der Reichshauptstadt mit ihrem Riesenheer von Arbeitslosen Arbeitsgelegenheiten zu schaffen. Zwei Projekte sind es vor allem, deren Verwirklichung der Verband zur Wahrung der Märkischen Schiffahrtsinteressen e. V. bei den in Frage kommenden Regierungsstellen z. Zt. betreibt: Die Regulierung der unteren Havel (von Gartz bis zur Mündung in die Elbe) und die Schaffung eines Kanals Seddinsee—Dämeritz-See. / Mit der 1904 beendeten Regulierung der Havel bis Gartz ist unterhalb dieser Schleuse eine Senkung des Wasserstandes eingetreten, der Rückstau des Elbe-Hochwassers bedingt noch dazu alljährlich erhebliche Versandungen, sodaß die Schiffahrt auf der unteren Havelwasserstraße, der Hauptader des märkischen Wasserstraßennetzes, jahraus, jahrein unter mangelnder Fahrtiefe zu leiden hat. Ein noch größeres Interesse wie die Binnenschiffahrt hat aber die Landwirtschaft an der baldigen durchgreifenden Regulierung. Im Elb-Havelwinkel (Kreis Jerichow II) und den Kreisen Westhavelland und Westpriegnitz werden bei jedem größeren Hochwasser Flächen von mehr als 100 000 Morgen unter Wasser gesetzt. Das kommt teils daher, daß im Oberlauf der Havel die Hochfluten schneller ablaufen — infolge der Regulierung —, während im Unterlauf das Wasser zum Stillstand gezwungen ist, teils daher, daß der Unterlauf der Havel den Rückstau der Elbe-Hochwasser auszuhalten hat. „Die Gegend schreit nach Hilfe", so drückte sich der Landrat des zuständigen Kreises vor einigen Tagen in der Presse aus. Hier muß unbedingt in den nächsten Wochen und Monaten Wandel geschaffen werden: Die Schiffahrt verlangt vor allem eine ausreichende Fahrtiefe auch auf der Strecke von Gartz bis zur Mündung, die Landwirtschaft die Absenkung des Wasserstandes oberhalb und die Hebung des Wasserspiegels unterhalb Havelbergs. Eine Lösung kann gefunden werden, sei es durch den Abschluß der Havel gegen die Elbe durch eine Schleuse — wodurch durch Anstauung des Havelwasserspiegels eine genügende Fahrtiefe erreicht wird und wobei oberhalb Havelbergs die Absenkung des Wasserspiegels durch Baggerungen ausgeglichen werden kann, — sei es durch Schaffung eines Vorfluters (Zweigkanal zur Elbe), wie wir ihn im Osten bei der Oder bereits haben.



Die wirtschaftlichen Vorteile eines Schiffahrtskanals vom Seddin-See zum Dämeritzsee erhellen aus der obenstehenden Skizze, wenn man berücksichtigt, daß an den Ufern der Rüdersdorfer Gewässer (Dämeritzsee, Kalksee usw.) eine nicht unbedeutende Industrie ihren Sitz hat. Der Verkehr von dem Oder—Spree-Kanal nach dem Stinitzsee erfährt durch den neuen Kanal eine bedeutende Abkürzung, die beiden Köpenicker Brücken die notwendige Entlastung, dazu ist nach Fertigstellung des Projektes die Möglichkeit gegeben, bei stürmischem Wetter die der Schiffahrt gefährliche Durchquerung des Müggelsees zu vermeiden. Ein wesentlicher Vorteil dürfte nicht zuletzt darin bestehen, daß bei den häufigen sportlichen Veranstaltungen auf der Müggel der Frachtverkehr über diese ausgeschaltet und auf den neuen Kanal umgeleitet werden kann. / Diesen beachtenswerten Vorteilen gegenüber dürfte die Bausumme nicht allzusehr ins Gewicht fallen (die Gesamtkosten werden auf 2 Millionen Mark geschätzt), umso weniger, als 75 bis 80 % derselben auf Arbeitslöhne entfallen und eine Arbeitsgelegenheit in unmittelbarer Nähe der Großstadt geschaffen werden kann. / Die beiden letzgenannten Momente sprechen auch für die übrigen Bauarbeiten im Gebiet der märkischen Wasserstraßen, über die in der nächsten Nummer und gelegentlich der diesjährigen Zentralvereins-Hauptversammlung näher berichtet werden soll. Es sei hier nur genannt die Verbreiterung der Löcknitz, die den Passagierdampfern Berlins die Möglichkeit geben würde, die Großstadt-Bevölkerung in die noch wenig erschlossene landschaftlich herrliche Gegend der Löcknitz zu bringen und dazu beitragen würde, die Mißstimmung weiter Kreise gegen die derzeitigen Befahrungsvorschriften zu beheben.

Das Staubecken von Ottmachau. In seiner Rede am 9. Juli 1926 gelegentlich der Bundesausschußsitzung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes in Düsseldorf hat Reichswirtschaftsminister Dr. Curtius als eine der wesentlichsten in das neue „Arbeitsbeschaffungsprogramm" aufgenommenen Aufgaben den Bau des Ottmachauer Staubeckens angeführt. Die erschreckende Höhe der Zahl der Arbeitslosen in den so industriereichen beiden Provinzen Schlesien hat längst dringende Notstandsarbeiten erforderlich gemacht. Tausende Arbeiter würden dauernde Beschäftigung beim Bau des Staubeckens finden, zahlreiche Industrien mit Aufträgen bedacht werden. Die dringende Notwendigkeit der Errichtung des Beckens ist unbestritten. / In erster Linie wird das Staubecken auch in der wasserarmen Zeit die Oder für größere Lasten fahrbar machen, so daß die üblichen, die Oderschiffahrt manchmal monatelang lahmlegenden Versommerungen aufhören. Daneben wird das Becken aber auch elektrische Arbeit von mehr als 10 Millionen Kilowatt jährlich erzeugen. Nicht zu unterschätzen ist aber auch die Bedeutung des Staubeckens im System des Hochwasserschutzes des Oderstroms. Das Glatzer Bergland ist das stärkste Niederschlagsgebiet Schlesiens, die Neiße der wasserreichste Nebenfluß der oberen Oder; wird das überschüssige Neißewasser aufgefangen, so ist die Hochwassergefahr im Odergebiet um $^1/_3$ gemildert. Wäre das Staubecken von Ottmachau bereits gebaut, so wären die verheerenden Hochwasserschäden der schlesischen Landschaft nicht in diesem Maße eingetreten; und die nunmehr zur Linderung der Hochwassernot notwendigen Mittel wären produktiv im Bau des Staubeckens angelegt gewesen. — Die Fortsetzung des Ausbaus des Mittelland-Kanals ist in Angriff genommen, er schafft die Wasserstraße vom Ruhrgebiet bis nach Berlin. Die oberschlesische Kohle, die bisher den Hauptabsatz mittels der Oderschiffahrt in Berlin hatte, wird dann die Konkurrenz der Ruhrkohle in Berlin erheblich zu fühlen bekommen. Umsomehr muß daher die Reichsregierung alles daran setzen, das Staubecken von Ottmachau schleunigst zu errichten, damit der Oderschiffahrt eine regelmäßige Wassertiefe gewährleistet ist und die Oderschiffahrt an Zuverlässigkeit und Sicherheit des Transports hinter der Verschiffung der Ruhrkohle nicht zurücksteht.

R. A. Dr. J. Schneider, Breslau.

Das Ottmachauer Staubecken und die Industrie- und Handelskammer zu Breslau. Die Industrie- und Handelskammer zu Breslau hielt am 3. 8. 26 unter Leitung des Präsidenten Dr. Grund ihre diesjährige 8. Vollversammlung ab. Veranlassung zu dieser Unterbrechung der Sommerpause bot die Tatsache, daß beim Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung die berechtigten Interessen Schlesiens vollkommen ausgeschaltet werden sollen, insbesondere die neben dem Bau des Mittellandkanals geplante Schaffung des Ottmachauer Staubeckens vorerst zurückgestellt worden ist. Diese unerhörte Uebergehung des Ostens hat in den weitesten Kreisen, in Schiffahrt, Handel, Industrie und Gewerbe, unter Arbeitnehmern und Arbeitgebern die größte Bestürzung hervorgerufen. Die zahlreich besuchte Vollversammlung der Handelskammer, an der auch Oberpräsident Zimmer, Oderstrombaudirektor Fabian und als Vertreter des Regierungspräsidenten Oberregierungsrat Baum teilnahmen, stellte eine imposante Protestkundgebung gegen diese er-

neute Benachteiligung des Ostens dar. / Präsident Dr. Grund gab zunächst einen umfassenden Bericht über die zur Debatte stehende Frage. Er betonte, daß sich das Erwerbslosenproblem zu einer immer größeren Volksnot entwickelt habe. Am 1. Juli d. J. gab es in Deutschland 1,7 Millionen Hauptunterstützungsempfänger und 1,8 Millionen zuschlagsbedürftige Erwerbslose, insgesamt also rund 3,5 Millionen Arbeitslose. Breslau spielt in dieser Statistik eine besonders traurige Rolle, hier sind gegenwärtig etwa 60 000 Unterstützungsbedürftige vorhanden. Bei dieser ungeheuren Arbeitslosigkeit ist das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung überall mit Genugtuung begrüßt worden, zumal es auch die Beschaffung von Mitteln auf dem Anleihewege vorsah. Unter den geplanten Arbeiten ragte vor allem die Durchführung von Wasserstraßenbauten, so des Mittellandkanals und des Staubeckens von Ottmachau, hervor. Sowohl der Reichsarbeitsminister im Reichstag als auch der Reichswirtschaftsminister auf der bekannten Tagung der Gewerkschaften in Düsseldorf haben bei der Erörterung des Arbeitsbeschaffungsprogramms den Bau des Ottmachauer Staubeckens als wesentliche Aufgabe bezeichnet, gerade deswegen, weil die Arbeitslosigkeit in Schlesien so verhängnisvolle Fortschritte gemacht hat. Diese Erklärungen wurden namentlich in Schlesien mit großer Befriedigung aufgenommen, da wir ja hier schon jahrzehntelang auf den Bau des Ottmachauer Staubeckens vertröstet worden sind. Um so größer ist jetzt die Enttäuschung, als die endgültigen Beschlüsse des Reichskabinetts wohl den Mittellandkanal, nicht aber das Ottmachauer Staubecken in die Baupläne einbeziehen . Dr. Grund versicherte, er habe sofort, als er von dieser bedauerlichen Zurücksetzung erfuhr, im Arbeitsausschuß des Reichswirtschaftsrats schärfsten Protet eingelegt. Auch der Vertreter der Landwirtschaft habe sich seinen Ausführungen in jeder Beziehung angeschlossen. Die Notwendigkeit der Errichtung des Ottmachauer Staubeckens braucht heute nicht mehr bewiesen zu werden. Das Staubecken ist das einzige Mittel, um die Oder, die seit langem nicht anderes als ein Steppenfluß ist, wieder zu einer brauchbaren und leistungsfähigen Wasserstraße zu machen. Wenn früher die Verzögerung des Baues von Berlin aus damit entschuldigt worden ist, es sei kein Geld vorhanden oder die Landwirtschaft sei eine scharfe Gegnerin des Projektes, so sind alle diese Gründe heute nicht mehr stichhaltig. Die Landwirtschaft hat bekanntlich ihren Widerstand aufgegeben und steht vollkommen auf Seite von Handel, Industrie und Schiffahrt. Auch die Geldfrage spielt keine Rolle mehr, denn die Mittel, welche die Reichsregierung für den Mittellandkanal usw. zur Verfügung stellt, sind beträchtlich höher, als für Ottmachau notwendig wären. Wenn heute der Bau des Ottmachauer Staubeckens gefordert wird, so handelt es sich nicht nur um eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern um die Erfüllung verbriefter Rechte und feierlich gegebener Zusagen. Präsident Dr. Grund gab sodann an der Hand einer Eingabe von 1922, die von den Oderinteressenten in dieser Angelegenheit an die Reichsregierung gerichtet wurde, einen Ueberblick über die jahrzehntelange Entwicklung der Baugeschichte. Bekanntlich hat Preußen den Bau seinerzeit gesetzlich beschlossen und das Reich sich später verpflichtet, die getroffenen Abmachungen auszuführen. Heute aber wird Schlesien wie so oft schon von der Reichsregierung im Stiche gelassen. Es gibt immer noch Stellen in Berlin, die für die Not Ostdeutschlands, das durch den unglücklichen Friedensvertrag wertvolle Absatzgebiete verloren hat, gar kein Verständnis besitzen. Man weiß nicht oder will nicht zur Kenntnis nehmen, daß gerade Schlesien von der Wirtschaftskrisis am schwersten betroffen ist. Es ist höchste Zeit, daß die schlesische Gemütlichkeit einmal aufhört und daß alle beteiligten Kreise aufgerufen werden, um der Regierung klarzumachen, daß wir auf der Einlösung der verbrieften Rechte bestehen. Der Präsident brachte sodann die (an anderer Stelle dieser Nummer wiedergegebene) Entschließung zur Verlesung, welche die Forderungen der schlesischen Wirtschaft zusammenfaßt. Hieran entspann sich eine lebhafte Aussprache, bei der einzelne Vertreter der in der Kammer vereinigten Kreise die trostlose Lage der von ihnen vertretenen Wirtschaftszweige schilderten. Die Redner billigten ausnahmslos die Entschließung und stellten sich geschlossen hinter die Ausführungen des Präsidenten Dr. Grund. Dr. Meinecke wies vor allem auf die Nöte der schlesischen Textil- und Maschinenindustrie hin. Der Bau des Ottmachauer Staubeckens sei eine Lebensfrage für die Industrie. Der billige Bezug von Rohstoffen einerseits und der billige Versand von Fertigfabrikaten andererseits, auf die Schlesien angewiesen sei, mache den Ausbau der Oderwasserstraße baldigst erforderlich, zumal die Eisenbahn in ihrer Frachten-Politik an das Dawes-Abkommen gebunden sei. Vizepräsident Odenbach beleuchtete die Schwierigkeiten der chemischen Industrie, die ebenfalls in erhöhtem Maße mit billigen Frachten kalkulieren müsse. Vizepräsident Mendelsson unterstrich noch einmal die Ausführungen des Präsidenten Dr. Grund in der Hinsicht, daß das Reich die Verpflichtung übernommen habe, die Verkehrsstraße des Ostens zu bauen, und gab der Hoffnung Ausdruck, daß endlich in Berlin die Einsicht einkehren möge, wie durchgreifende Unterstützung der Osten brauche. Auf der anderen Seite aber sollten die beteiligten Kreise nunmehr mit aller Energie darauf dringen, daß ihre berechtigten Forderungen erfüllt würden. Für den Großhandel sprach Handelsgerichtsrat Alfred Sachs. Er gab einen instruktiven Rückblick auf die Blütezeit Breslaus, das seine Bedeutung nicht so sehr der Industrie als vielmehr dem Handel verdanke. Durch die Abtrennung Oberschlesiens, des Hauptabsatzgebietes für den Breslauer Handel, sei tatsächlich allmählich das Geschäftsleben der schlesischen Provinz verödet. Das gelte namentlich auch für mittlere und kleinere Städte. Keine andere Gegend Deutschlands habe wohl Zusammenbrüche in dem Umfange zu verzeichnen, wie Breslau und Schlesien, wo weltbekannte Firmen der Krisis zum Opfer gefallen seien. Ein besonderes Kapitel bilde der deutsch-polnische Wirtschaftskrieg, unter dem gerade Schlesien am meisten zu leiden habe. Man könne unter all diesen Umständen nicht verstehen, daß es die Reichsregierung fortgesetzt unterlasse, Schlesien ihre Unterstützung zu gewähren. Der Handel wolle ja an sich nicht die Hilfe des Staates in Anspruch nehmen. Wenn aber jetzt zur Belebung des Verkehrs die öffentliche Hand Aufgaben übernehme, dann sei es ein schwerer Fehler, wenn die Ostmark vernachlässigt werde. Dr. Meyer erklärte, daß der Einzelhandel, der besonders hart von den Wirtschaftsnöten durch Verlust des Eigenkapitals und des Kredits betroffen sei, auch seinerseits natürlich an Maßnahmen, die zur Belebung von Industrie, Großhandel und Verkehr führten, stärkstes Interesse habe, da er ja auf Gedeih und Verderben mit der Gesamtwirtschaft verbunden sei. Direktor Thielecke forderte als Vertreter der Oderschiffahrt die Reichsregierung auf, die Buchschuld, die sie übernommen habe, jetzt endlich einzulösen. Wenn der Mittellandkanal gebaut würde, ohne daß gleichzeitig der Bau der Oderwasserstraße erfolge, so werde Schlesien noch weiter an Absatz verlieren, also auch die Oderschiffahrt immer mehr in eine Elendslage herabsinken. Oberpräsident Zimmer gab die Versicherung ab, daß er sowohl als Chef der Oderstrombauverwaltung wie auch als Oberpräsident der Provinz Niederschlesien stets für das Projekt eingetreten sei, und versprach, daß er Schulter an Schulter mit den Oderinteressenten für die baldige Verwirklichung des großen Zieles kämpfen werde. / Hierauf wurde die Entschließung einstimmig angenommen und das Präsidium ermächtigt, von sich aus alle notwendigen Schritte gemeinsam mit den Oderinteressenten zu unternehmen.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Vergrößerung des Hafens von Dordrecht. Der auf Grund eines Beschlusses der Gemeindeverwaltung vom Jahre 1910 mit Kosten von insgesamt zwei Millionen Gulden angelegte Hafen in Dordrecht, der im Laufe der Jahre besonders für die Schiffahrt vom Rhein nach Antwerpen besondere Bedeutung erlangt hat, soll nunmehr wesentlich erweitert werden, um den Anforderungen der veränderten Verhältnisse in besserer Weise Rechnung tragen zu können. Die Pläne für die vorzunehmenden Erweiterungen gehen von dem Gedanken aus, daß in Dordrecht in erster Linie Massengüter verarbeitet werden sollen, daß auf der anderen Seite aber auch die Einrichtungen für den Stückgutverkehr bei dem stets zunehmenden Verkehr dieser Art verbessert werden müssen. Die Neuaufstellung der großen treibenden Krane hat sehr deutlich bewiesen, daß mit besseren technischen Einrichtungen auch der Verkehr in Dordrecht weiter zunehmen wird. Seit dem 1. Januar 1926 ist bis Ende Juli der Verkehr im Dordrechter Hafen gleich groß gewesen als im ganzen Jahre 1925, wobei zu berücksichtigen ist, daß der englische Streik und die großen Kohlenverschiffungen über Rotterdam auf den Verkehr in Dordrecht keinerlei besonders den Verkehr steigernden Einfluß gehabt haben. In erster Linie soll nach den neuen Plänen die Zahl und die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Kräne erhöht werden. Gleisanlagen sollen ermöglichen, daß besonders die beiden Portalkräne die ganze Länge des Kais bestreichen können. Im

Binnenhafen können nach der Erweiterung der Anlagen etc. 2 Schiffe von je 2000 t oder 3 Schiffe von je 1000 t gleichzeitig bedient werden, während an der Außenseite der Anlagen Seedampfer von 10—12 000 t anlegen können. Das Modell des erweiterten Dordrechter Hafens entspricht dem King George Dock in London, lediglich mit dem Unterschied, daß die Gleisanschlüsse in Dordrecht wesentlich vorteilhafter sind, als dies in London der Fall ist. Die Lagerräumlichkeiten bieten nach der Erweiterung Platz für 23 000 t Kohlen. Der Binnenhafen hat an der Seite des Lagerkais eine Tiefe von 4½ Metern, an der Seite der Landzunge eine solche von 8 Metern, bei einer Breite von 24 Metern.

Der Binnenschiffahrtsverkehr Frankreichs im Jahre 1925. Das „Journal Officiel" vom 17. Juni veröffentlicht in einer Statistik die Ergebnisse der französischen Binnenschiffahrt für das erste Vierteljahr 1926. Hiernach hat sich der Verkehr auf der Höhe des Vorjahres gehalten.

	1926 t	1925 t
Wasserstraßen Nordfrankreichs, des des Pas de Calais und der Somme	1 720 395	1 767 531
Strecken von Belgien bis Paris . . .	616 949	691 345
Seine	2 485 780	2 837 810
Strecke von Paris über Straßburg und östliche Wasserstraßen	1 525 271	1 612 711
Rhein	800 033	210 388
Wasserstraßen Mittelfrankreichs . .	657 214	738 500
„ Südfrankreichs . . .	403 071	408 959
„ Westfrankreichs . .	224 503	195 795
Auf den Gesamt-Wasserstraßen . . .	8 433 216	8 463 045

Ostfrankreich und der Ausbau des Oberrheins. Die regionale Studienkommission für den Rheinausbau, die 20 Handelskammern von Ostfrankreich, den autonomen Hafen von Straßburg und verschiedene andere Instanzen umfaßt, hat unter ihrem Präsidenten A. Dreux kürzlich ihre diesjährige Generalversammlung in Nancy abgehalten. Vizepräsident ist Daniel Mieg, Präsident der Oberrheinischen Kraftwerke in Mülhausen; zweiter Vizepräsident Herrenschmidt, Vorsitzender der Handelskammer Straßburg; dritter Vizepräsident Perrigot, Präsident der Handelskammer von Epinal; Zweck dieser Studienkommission ist die Förderung und Verwirklichung des Rheinseitenkanals von Basel bis Straßburg zur Gewinnung von elektrischer Energie und, wie man angibt, zur Verbesserung der Schiffahrtsbedingungen auf dieser Strecke. Die technischen Studien sind von der Kommission 1924 beendigt worden, um die Projekte der Rhein-Zentralkommission rechtzeitig vorlegen zu können, die sie in der Aprilsitzung 1925 auch gutgeheißen hat, zugleich mit dem schweizerischen Regulierungsprojekt. Während der Jahre 1925 und 1926 wurden die Verhandlungen mit den Vertretern der Verwaltung der Oberrheinischen Kraftwerke weitergeführt, um eine von beiden Seiten annehmbare Formel für die Finanzierung festzustellen. Es wurden allerdings auch verschiedentliche Bedenken im Laufe der Tagung ausgesprochen, die sich auf den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens bezogen, aber diese Bedenken wurden zerstreut durch die günstigen Schlüsse, die ein Gutachten über die Absatzmöglichkeiten der elektrischen Energie und die Strompreise ergeben hat. Mit Genugtuung wurde von der Tatsache Kenntnis genommen, daß die Regierung nun den Gesetzentwurf betr. die Konzessionierung des Kembser Werkes der Kammer eingereicht hat. / Zum Schlusse nahm die Versammlung eine Resolution an, in welcher gesagt wird, daß die Studienkommission die Kraftausnützung des Rheins von der Kembser Konzession im Süden bis zur Grenze der Bayerischen Pfalz im Norden befürworte, daß Frankreich mit dieser Kraftausbeutung mehr als 5 Mill. t Kohlen sparen könne, die es gegenwärtig jährlich aus dem Auslande zu beziehen gezwungen sei, die Verwirklichung dieses Projektes, heißt es weiter, werde zur Stabilisierung des Franken beitragen. Die Studienkommission begrüße es, daß endlich die Kembser Konzession dem Parlament vorgelegt worden sei, es befremde sie aber einigermaßen, daß die Instruktion dieser Konzession so lange Zeit erfordert habe, während Deutschland seit dem Waffenstillstand erhebliche hydraulische Arbeiten vollbracht habe und die Schweiz daran sei, immer mehr Kraftstufen auszunützen, namentlich auf der Rheinstrecke oberhalb Basel. Die Versammlung gebe daher dem Wunsche Ausdruck, es möchte das Parlament in der kürzesten Zeit den Gesetzentwurf betr. die Kembser Konzession als erste Etappe der französischen Kraftausnützung am Rheine beraten und annehmen.

Dammbruch in Lothringen. Bei Saarburg (Lothringen) hat ein Dammbruch die Saar-Wasserstraße auf einer Strecke von 4 km lahmgelegt. Die gesamte Schiffahrt zwischen Saarburg und Saargemünd ist zum Stillstand gekommen und dürfte eine 10—14-tägige Unterbrechung erfahren.

Von der tschechoslowakischen Oderschiffahrt. Wie wir hören, hat der Generaldirektor der Wittkowitzer Eisenwerke seine Funktion als Vorsitzender der tschechoslowakischen Oderschiffahrtsgesellschaft niedergelegt; gleichzeitig haben auch die anderen Vertreter der Wittkowitzer Eisenwerke auf ihre Funktionen verzichtet. Es werden zwar persönliche Gründe für das Ausscheiden der betreffenden Herren aus dem Verwaltungsrat der tschechoslowakischen Oderdampfschiffahrtsgesellschaft angegeben; die wahren Gründe wird man jedoch in den mangelhaften Betriebsergebnissen zu suchen haben, die die tschechoslowakische Oderdampfschiffahrt bisher aufzuweisen hat. / In den letzten beiden Halbjahren soll das Defizit eine halbe Million tschechische Kronen betragen haben. / Angesichts der Tatsache, daß die Wittkowitzer Eisenwerke zusammen mit dem tschechoslowakischen Staat die finanziellen Hauptträger der Gesellschaft sind und angesichts des Umstandes, daß die Wittkowitzer Eisenwerke mit ihren namhaften Erzverschiffungen bergwärts und ihren nennenswerten Exportverladungen talwärts die hauptsächlichsten Zubringer der tschechoslowakischen Oderdampfschiffahrtsgesellschaft sind, wird man schließen dürfen, daß sich dieses Zusammenarbeiten betriebswirtschaftlich für beide Teile nicht so gelohnt hat, wie ursprünglich erwartet wurde. / Wenn tatsächlich die Wittkowitzer Eisenwerke sich von der tschechoslowakischen Oderdampfschiffahrtsgesellschaft zurückziehen sollten, so weiß man für die Zukunft wirklich nicht, woher die Schiffahrtsgesellschaft für die Wittkowitzer Transporte ein Aequivalent suchen sollte. Man wird jedoch zunächst den Rücktritt der leitenden Köpfe des Wittkowitzer Unternehmens dahin zu werten haben, daß auf diese Weise ein Druck auf die betriebsorganisatorische Umstellung innerhalb dieser tschechoslowakischen Schiffahrtsunternehmung ausgeübt werden soll.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die beendete Sommertagung der Internationalen Donaukommission in Preßburg hatte wenig Erfolge aufzuweisen. Das Sonderabkommen über den Schiffahrtsdienst im Eisernen Tor wurde nicht erledigt. Die Neuwahl des Amtssitzes der Kommission mußte auch vertagt werden. Die Delegierten von Württemberg, Bayern, Oesterreich und Ungarn sprachen sich entschieden gegen die Wiederwahl Preßburgs aus, weil eine dem Statut kaum entsprechende Bevorzugung dieser Stadt damit gegeben wäre. Die Kommission hat das fehlerhafte Schiffspolizeistatut neu durchberaten und sich mit Reformen für den Schleppdienst im Eisernen Tor befaßt. In Oesterreich bemüht man sich um eine Intensivierung der Frachtschiffahrt. Nachdem die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft für einige Anlegeplätze zwischen Passau und Linz mit Erfolg einen fakultativen Frachtgüterdienst aufgenommen hat, beabsichtigt sie noch für diese Schiffahrtssaison die Einführung eines beschleunigten Frachtgüterdienstes mit Motorschiffen zwischen Wien und Linz. Es dürfte dadurch ein ganz nennenswerter Teil des Frachtverkehrs von der Bahn auf den Wasserweg gelenkt werden. / Die Absicht der Tschechoslowakei, im Donauverkehr einen beherrschenden wirtschaftlichen Rang einzunehmen, erhellt in bezeichnender Weise aus dem Umstand, daß die Ende August stattfindende Preßburger Messe den Titel einer Internationalen Donaumesse führt. Der arge Mißerfolg der tschechoslowakischen Oderschiffahrt hat den Staat veranlaßt, an ihre grundlegende Reorganisation heranzugehen. Er hat neuerlich Aktien der Oder-Dampfschiffahrtsgesellschaft im Nominale von 1 800 000 Kronen erworben, so daß er mit neun Zehntel der Aktien die Gesellschaft ganz in seiner Hand hat. Als einziger privater Aktionär bleibt die Berg- und Hüttenwerksgesellschaft in der Oder-Dampfschiffahrtsgesellschaft. / In Ungarn hat der Ministerrat die Subventionierung der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G., deren Majorität in Staatsbesitz ist, durchberaten und hat beschlossen, der Nationalversammlung den betreffenden Gesetzentwurf nach den Ferien vorzulegen. Der Entwurf beinhaltet eine Subvention in demselben Ausmaße, wie sie die Gesellschaft bis zum Zusammenbruch der Monarchie genossen hat. / Die neuerlichen Ueberschwemmungen der Donau in Jugoslawien haben die Hafenanlagen von Apatin, Unkover und Neusalz schwer beschädigt. / Ein Sturm hat in Bulgarien den Hafen von Rustschuk sehr arg in Mitleidenschaft gezogen. U. a. ist ein Bagger im Werte von 25 Mill. Sewa vernichtet worden. Der rührige bulgarische Flottenverein (Bulgarische Maritime Liga) veranstaltete eine Donaustudienreise von Rustschuk bezw. Som bis Wien. / Ein Teilstreik von Hafenarbeitern in Rumänien verursachte recht erhebliche Verzögerungen beim Löschen der in unteren Donauhäfen eingelaufenen Schiffe, konnte aber bald beigelegt werden. Die Statistik des Schiffsver-

kehrs in der Donaumündung ergibt, daß im letzten Jahre 847 Dampfer mit 1 403 317 B. R. T. von Sulina gegen das Schwarze Meer ausgelaufen sind; die deutsche Flagge steht mit 52 Dampfern und 122 510 B. R. T. an vierter Stelle. Das in der „Z. f. B." bereits besprochene Projekt, an Stelle des Sulinaarmes, dessen fortschreitende Versandung die Instandhaltung sehr schwierig macht, den Chiliaarm auszubauen, ist im Zuge der vorgenommenen Studien durch ein neues Projekt überholt worden. Dieses sieht einen Ausbau des St. Georgsarmes vor. Entweder soll der ganze Arm schiffbar gemacht oder es soll noch vorteilhafter vom St. Georgsarm ein Kanal zum Meere geführt werden. Man hofft, in 7 bis 8 Jahren Arbeitszeit hier einen Schiffahrtsweg herstellen zu können, der unschwer dauernd für Schiffe mit 30 Fuß Tiefgang fahrbar sein wird. Die Länge des geplanten Kanals wird ungefähr 50 km betragen, die Baukosten in einer Höhe von 100 Mill. Mark werden vom rumänischen Staat und von der Europäischen Donaukommission aufzubringen sein.

Ein Kanal Triest—Wien? Mit welcher Intensität man sich in Italien um die Gewinnung eines Hinterlandes für die Adriahäfen bemüht, wird durch die Tatsache gekennzeichnet, daß zwei Turiner Ingenieure einen demnächst der Oeffentlichkeit zu unterbreitenden Plan ausgearbeitet haben, der eine Binnenwasserverbindung zwischen der Adria und der mittleren Donau vorsieht. In Fachzeitschriften wird das Projekt tatsächlich bereits ernstlich erörtert. Wir halten die Angelegenheit jedoch vorerst für eine wirtschaftliche Utopie, wie sie eigentlich nur unter der südlichen Sonne ausgebrütet werden kann.

Binnenschiffahrt in der Türkei. Im Zuge der türkischen Reformen wird nun auch der Binnenschiffahrt auf dem Wansee erhöhte Bedeutung beigemessen. Der Wansee ist das größte Binnengewässer des Reiches, seine verkehrsgeografische Lage zwischen Armenien und Kurdistan ist von erhöhter Wichtigkeit, so daß man in Angora begreiflicherweise bestrebt sein muß, aus politischen und wirtschaftlichen Gründen diese östlichsten Gebiete ds Staates enger an das Zentrum anzuschließen. Die größte Stadt, mit ziemlich vernachlässigten Hafenanlagen, ist Wan mit dem vor fast dreitausend Jahren erbauten „Semiramiskanal". Die türkische Regierung hat nun die staatlich subventionierte, größte türkische Schiffahrtsgesellschaft „Seir-Sefain" aufgefordert, die Schiffahrt auf dem Wansee zu reorganisieren. Die Gesellschaft hat soeben in Wan eine Direktion errichtet und beabsichtigt, einen regelmäßigen Dampferdienst einzurichten, der in erster Linie dazu bestimmt sein soll, Wan mit den wichtigsten Küstenorten Achlat und Tar zu verbinden. Hier werden Kais, Magazine, Gebäude für den Passagierverkehr und je eine Agentie errichtet werden.

Von der amerikanischen Binnenschiffahrt. Im Laufe des Monats Juni haben drei größere Frachtdampfer von Antwerpen durch den St. Lawrence- und den Wellandkanal eine direkte Verbindung mit Chicago hergestellt und auf diese Weise eine nicht unerhebliche Frachtersparnis durch die Vermeidung der Eisenbahnen für die Versorgung des Mittelwestens mit Einfuhrgut erreicht. / Ende Juni hat der norwegische Frachtdampfer „Jan" auf diesem Wege eine Ladung von 15 000 t französischen Gußeisens von Antwerpen nach Chicago gebracht, von wo die Ladung per Bahn nach Des Moines, Jowa ging. / Presseangaben zufolge betrugen die Gesamttransportkosten der Gußröhrenladung einschließlich Eisenbahntransport Nancy—Antwerpen und Chicago—Des Moines $ 11 250.—, wovon der Dampfer im ganzen $ 1 950.— erhielt. Gegenwärtig benutzen vier Dampfer die Wellandkanalroute zum Verkehr zwischen fremden Häfen und Chicago.

Die Schiffahrt auf dem Magdalenenstrom. In Kolumbien rechnet man im Hochlande des Innern mit Regenzeiten von April bis Juni und von Oktober bis Dezember. Bereits im Verlaufe der letzten Jahre ließ sich feststellen, daß der Regenfall geringer war als früher. So war die Regenperiode im Herbst 1925 außerordentlich kurz und sehr wenig ergiebig. Da es auch im April und Mai d. J. überhaupt nicht regnete, gestalteten sich die Wasserverhältnisse für die Schiffahrt des Magdalenenstromes katastrophal. Zeitungsnachrichten zufolge setzte erst Anfang Juni im oberen Laufe des Stromes ein ausgiebiger Regen ein, der eine Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs in vollem Umfange ermöglichte. Dampfer, die 6 Monate unterwegs waren, konnten endlich in Girardot anlegen. Die Verstopfung der atlantischen Häfen und der Häfen des Magdalenenstromes waren eine weitere Folge der anhaltenden Dürre. Außerordentlich große Mengen an Importwaren (etwa 80 000 t), die für das Innere des Landes bestimmt waren (davon allein ca. 60 000 t für Bogota), mußten in Barranquilla lagern. Da die Flotte des oberen Magdalena nur eine monatliche Leistungsfähigkeit von rd. 4 000 t hat, wird der Abtransport dieser Warenmengen nach Bogota bei normalem Wasserstande annähernd 15 Monate in Anspruch nehmen. Eine Verschärfung des Zustandes wäre zu erwarten, wenn eine weitere Heranführung von Warenmengen durch die Flotte des unteren Magdalenenstromes, deren monatliche Leistungsfähigkeit 20 000 t beträgt, erfolgte. Da zudem mit einem Anhalten der günstigen Schiffahrtsverhältnisse nicht gerechnet werden kann, sieht man im Innern des Landes äußerst besorgt in die Zukunft, da die Ausschaltung der Flußschiffahrt gleichbedeutend ist mit Not und Teuerung.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Schiffspfandrechte an im Bau befindlichen Schiffen. Das neue Reichsgesetz vom 4. Juli 1926. Unser Reichsgesetz kannte — anders als das belgische und das französische Recht — bisher nicht die Möglichkeit, ein Pfandrecht an einem noch im Bau befindlichen Schiffe zu begründen. Das BGB. enthält in den §§ 1259 ff. nur Vorschriften über das Pfandrecht an im Schiffsregister eingetragenen Schiffen, und da nur zur Verwendung fertige Schiffe in das Register eingetragen werden konnten, konnte auch nur an solchen, nicht an noch im Bau befindlichen ein Pfandrecht begründet werden. Zwar war in der zweiten Kommission zur Beratung des BGB. ein Antrag gestellt worden, auch die Möglichkeit zu letzteren zu geben, doch verfiel dieser der Ablehnung. Nach Reichsrecht konnte daher bisher ein Pfandrecht an einem im Bau befindlichen Fahrzeuge nur nach den allgemeinen Grundsätzen über die Verpfändung beweglicher Sachen, also durch Besitzübertragung erworben werden. Ebenso standen für die Zwangsvollstreckung im Bau befindliche Schiffe anderen vertretbaren Sachen gleich. Allerdings bestand schon vor Einführung des BGB. in Bremen auf Grund der Gesetze betr. die Verpfändung von Schiffen und betr. Zwangsvollstreckung von Geldforderungen an Schiffen, beide vom 15. Dezember 1871, die Möglichkeit, die Verpfändung von im Bau befindlichen Schiffen ohne Uebergabe des Besitzers durch Eintragung des Pfandrechts in ein besonderes Register zu bewirken. Und ebenso wurden noch im Bau befindliche Schiffe für die Zwangsvollstreckung als unbewegliches Vermögen behandelt. Da Bremen diese Regelung beizubehalten wünschte, wurde dem durch Art. 20 des Einf.-Ges. zum HGB. Rechnung getragen, indem bestimmt wurde, daß landesgesetzliche Vorschriften, nach denen ein Pfandrecht an im Bau befindlichen Schiffen ohne Uebergabe des Schiffes durch Eintragung in ein besonderes Register bestellt werden konnte, soweit die landesgesetzlichen Vorschriften über Zwangsversteigerung eines solchen Schiffes von der reichsrechtlichen Regelung unberührt bleiben. Auf Grund dieses Vorbehaltes hat dann Bremen die Verpfändung im Bau befindlicher Schiffe und die Zwangsvollstreckung an solchen in § 30 seines Ausführungsgesetzes zum BGB. und § 5 seines Ausführungsgesetzes zum Reichsgesetz, über die Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung, beide vom 18. Juli 1899, neu geregelt; später hat auch Oldenburg durch Gesetz vom 10. März 1903 sowie Hamburg durch Gesetz vom 22. Oktober 1924 solche Vorschriften erlassen. / Weil aber bekannt wurde, daß auch Preußen und Mecklenburg die Absicht hatten, landesrechtlich dasselbe zu ermöglichen, nahm die hamburgische Bürgerschaft, um einer solchen bedenklichen Rechtszersplitterung vorzubeugen, gleichzeitig mit Annahme des Gesetzes ein Ersuchen an den Senat an, dafür zu sorgen, daß die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen nunmehr durch ein Reichsgesetz geregelt werde. Dieser Anregung hat nun auch das Reich Rechnung getragen, indem es einen Entwurf vorbereitete, der die Erfahrungen, die mit den bestehenden Landesgesetzen gesammelt waren, verwertete und der inzwischen am 4. Juli 1926 Gesetz geworden ist. / Zunächst war an diesem Gesetz festzustellen, von welchem Zeitpunkt ab die Bestellung eines Schiffspfandrechtes möglich ist. Das Reichsgesetz

hat sich hier den oldenburgischen und hamburgischen Vorbildern angeschlossen, indem es bestimmt hat, daß ein Pfandrecht bestellt werden kann, sobald der Kiel gelegt und das Schiffsbauwerk soweit geführt ist, daß es mit ausreichenden Merkmalen versehen werden kann. Dies ist hauptsächlich darum geschehen, weil ja ein Teil der Bausumme meist schon nach der Kiellegung zu zahlen und damit bereits das Bedürfnis, ein Pfandrecht bestellen zu können, gegeben ist. Natürlich sind Beweismittel beizubringen, daß die Voraussetzungen für die Pfandbestellung gegeben sind und der Verpfänder Eigentümer des im Bau befindlisen Schiffes ist. Als solche Beweismittel sollen gerichtliche oder notarielle Urkunden angesehen werden (§ 1). Weiter mußte bestimmt werden, wo und mit welchem Inhalt die Eintragung des Schiffsbauwerkes zu erfolgen hat; deshalb bezeichnet das Gesetz die Registerbehörde des Erbauungsortes als zuständige Stelle, während es bezüglich des Inhalts der Eintragung auf die Registervorschriften für fertige Schiffe verweist, die für die Eintragung von im Bau befindlichen Schiffen ebenfalls Anwendung finden sollen (§§ 2, 3). Hier kommen in Betracht § 1260, Abs. 2 BGB., die Verordnung über wertbeständige Schiffspfandrechte vom 12. Februar 1924 mit der Durchführungsverordnung vom 17. April 1924, der 6. Abschnitt des Reichsgesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit und §§ 119 bis 121 und § 128 des Binnenschiffahrtsgesetzes, sowie weiterhin die landesrechtlichen Vorschriften über Schiffspfandrechte und Schiffsregister. Nicht anwendbar sind allein die landesrechtlichen Vorschriften, die eine Verpflichtung zur Herbeiführung der Eintragung aussprechen oder voraussetzen, da das Gesetz nur freiwillige Eintragungen im Auge hat und die Praxis nur für den Bedarfsfall eine Eintragungsmöglichkeit wünscht. Weiter muß nunmehr natürlich mit Anmeldung eines fertigen Schiffes in das Schiffsregister eine Bescheinigung der Registerbehörde des Erbauungsortes vorgelegt werden, ob und mit welchen Pfandrechten das Schiff in das Register für während des Baues belastete Schiffe eingetragen ist (§ 4). Diese Bestimmung ist notwendig, um dem Gläubiger eines Pfandrechts an einem im Bau befindlichen Schiffe sein Recht mit dem bisherigen Range auch nach Fertigstellung und Eintragung des fertigen Schiffes in das Register für ihn zu sichern. Endlich mußte das Gesetz Vorschriften für die Zwangsvollstreckung an Schiffsbauwerke bringen. Hier ist vorgesehen, daß die Vorschriften über Zwangsvollstreckung in das bewegliche Vermögen maßgebend bleiben sollen; damit aber eingetragene Schiffspfandrechte nicht gefährdet werden, soll der Zwangsverkehr nur mit Genehmigung des Vollstreckungsgerichtes zulässig sein und, wenn für andere als den betreibenden Gläubiger Pfandrechte eingetragen sind, die Hinterlegung des Erlöses und eine gerichtliche Verteilungsverfügung angeordnet werden, auch sollen eingetragene Gläubiger von dem bevorstehenden Versteigerungstermin rechtzeitig benachrichtigt werden, damit sie in ihm ihre Rechte wahrnehmen können (§ 5). / Dieses Gesetz, das einem Bedürfnis der kreditbedürftigen Zeit entspricht, wird zweifellos auch mithelfen beim Wiederaufbau der deutschen Binnenschiffahrt und darum ist der Entschluß des Reichsjustizministeriums und des Reichstages, die Bestellung von Pfandrechten an einem im Bau befindlichen Schiff reichsrechtlich zu regeln, sehr zu begrüßen.

Abschleppen von Kähnen. Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin. Es besteht keine Gepflogenheit bezüglich der Frage, wie angemeldete abschleppbereite Kähne von einem beauftragten Schleppdampfer zum Abschleppen aufzufordern sind. Es muß aber auf seiten des abzuschleppenden Kahnes angemessene Zeit vor dem für das Abschleppen in Frage kommenden Zeitpunkte, und zwar, wenn nichts Gegenteiliges vereinbart ist, auch am Abend des vorhergehenden Tages, die Bereitschaft zum Abschleppen gegeben sein, andererseits hat der Schleppdampfer seine Bereitwilligkeit, das ihm zum Abschleppen aufgegebene Schiff aufzuhängen, so einwandfrei zu bekunden, daß ein Mißverständnis nicht möglich ist. Er kann zu diesem Zwecke Signal geben, anrufen oder sich an Bord persönlich melden. Die Meldung an Bord wird dann nicht zu verlangen sein, wenn der Dampfer bereits Anhängekähne hat, es sei denn, daß der Schiffer ein gesondertes Abschleppen seines Kahnes vereinbart hat. (C 13 960/26 XII A 9.)

Die Löschzeit bei Auslieferung von Stückgütern nach dem Binnenschiffahrtsgesetz. Der Hamburger Schiffseigner N. hatte im März 1924 in Tetschen in seinem Kahn 467 922 kg Stückgüter für Hamburg verladen. Davon waren 1 695 Sack Hafer im Gewicht von 110 175 kg für den Spediteur bestimmt. Die Löschzeit der Stückgüter betrug nach den Verfrachtungsbedingungen der Vereinigten Elbschiffahrtsgesellschaften vom 1. I. 1912 drei Tage, beginnend mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage. N. hat sich, nachdem er am 12. 4. in Hamburg angekommen war, bei D. zuerst am 23. 4. gemeldet. Diese Meldung hatte aber für den Beginn der Löschzeit keine Bedeutung, da N. damals gar nicht für D. löschbereit, sondern mit der Löschung für einen anderen Empfänger beschäftigt war. Maßgeblich war vielmehr die erneute Meldung am Abend des 28. April. Somit hat die Löschzeit frühestens am 29. April begonnen und ist, da der 1. Mai ein Feiertag war, frühestens am 2. Mai zu Ende gegangen. N. hatte danach am 3. Mai höchstens einen Anspruch auf Liegegeld für diesen Tag. Er hat aber Liegegeld für die Zeit vom 29. 4. bis 9. 5. verlangt und die Aushändigung der Restladung von der Zahlung abhängig gemacht. D. klagte auf Herausgabe und Schadensersatz. Landgericht und Oberlandesgericht Hamburg erkannten antragsgemäß, das Reichsgericht wies die Revision des Beklagten zurück. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes als für den Frachtverkehr der Binnenschiffahrt von besonderer Bedeutung hervorzuheben: Der Beklagte hat sich seiner Angabe nach am 12. und 14. April 1924 bei den verschiedenen Stückgutempfängern löschbereit gemeldet mit Ausnahme des Klägers, den er wegen ungenauer Adressenangabe auf dem Ladeschein erst am 23. April ermittelt haben will. Er setzt dann den 12. April als Tag der Anzeige von der Löschungsbereitschaft für alle Empfänger ein und rechnet nach den für die Verfrachtung des Schiffes im ganzen geltenden Sätzen für die gesamte Ladung von 467 992 kg eine Löschzeit von 12 Tagen aus, beginnend mit dem 14. April 1924 und endend mit dem 26. April. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß dieser Standpunkt im Hinblick auf die Vorschriften in § 47 der Bedingungen unhaltbar ist. § 47 deckt sich mit § 53 des Binnenschiffahrtsgesetzes. Dieser ist nach der herrschenden Rechtsauffassung folgendermaßen zu verstehen: Jeder einzelne Ladungsempfänger tritt dem Frachtführer selbständig gegenüber. Jeder Frachtvertrag ist grundsätzlich für sich zu behandeln und es kommen ebenso viele selbständige Löschzeiten in Betracht, wie durch Ladeschein legitimierte Empfänger vorhanden sind. Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich für jeden einzelnen Ladeempfänger selbständig nach der Menge der für ihn zu löschenden Güter. Die Löschzeit wird für jeden einzelnen Empfänger durch die ihm gegenüber von dem Frachtführer abzugebende Erklärung der Löschbereitschaft gesondert in Lauf gesetzt. Die Anzeige der Löschbereitschaft kann an sich mehreren oder sämtlichen Empfängern gleichzeitig gemeldet werden. Die Anzeige hat aber Bedeutung für den Beginn seiner Löschzeit nur für denjenigen Empfänger, für welchen der Frachtführer an dem auf die Anzeige folgenden Löschtage tatsächlich löschbereit ist. Es wird daher regelmäßig Sache des Frachtführers sein, eine bestimmte Reihenfolge unter den Empfängern festzusetzen und diese hiervon zu benachrichtigen. Die für den Frachtvertrag über Stückgüter (im Gewicht von 10 000 kg und mehr) vorgesehenen Löschzeiten sind kürzere als die Löschzeiten bei der Verfrachtung des Schiffes im ganzen. Trotzem kann die Summe aller einzelnen Löschzeiten größer sein als die Löschzeit für das gleiche Gesamtquantum bei einer Verfrachtung des Schiffes im ganzen. Dies steht aber anerkanntermaßen der vorstehenden Auslegung des Gesetzes nicht entgegen. Die Heranziehung dieser Grundsätze bei der Auslegung des § 47 der Verfrachtungs-Bedingungen führt im vorliegenden Falle zu dem von dem Berufungsgericht vertretenen Resultat (Reichsgerichts-Entscheidung A. Z. I 250/25; Urt. vom 23. VI. 26.)

Haben Berufsgenossenschafts-Angestellte Anspruch auf lebenslängliche Anstellung? Dem Sekretär der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Mülheim (Ruhr), Sektion I in Mannheim, N., wurde im März 1923 gekündigt, da die Sektion aufgelöst wurde. N. legte beim Reichsversicherungsamt Beschwerde mit der Behauptung ein, er sei lebenslänglich angestellt, und zwar durch das 1919 zwischen dem Arbeitgeberverband Deutscher Berufsgenossenschaften, dem die hier in Frage kommende nicht angehört, und verschiedenen Angestelltenverbänden geschlossene Abkommen, nach dessen Nr. VIII ständig Angestellte nach 10jähriger Dienstzeit, jedoch frühestens von Vollendung des 31. Lebensjahres an, als ruhegehaltsberechtigt und lebenslänglich angestellt gelten sollten. Das Abkommen wurde vom Reichsarbeitsminister für allgemein verbindlich erklärt. Es wurde später durch die Tarifverträge vom Jahre 1920 und 1922 ersetzt, die gleichfalls die Vorschrift der Nr. VIII enthielten. Diese wurde aber von der Allgemein-Verbindlicherklärung der beiden Verträge ausdrücklich ausgenommen. In dem folgenden Tarifvertrage vom 27. Dezember 1923 fehlte sie ganz. Das Reichsversicherungsamt erkannte die Lebenslänglichkeit des Dienstvertrages an, das Landgericht Duisburg urteilte dahin, daß kein Vertrag auf

Lebenszeit bestehe, während das Oberlandesgericht Düsseldorf einen solchen für vorliegend ansah. Das Reichsgericht hob das Berufungsurteil auf und stellte das landgerichtliche Erkenntnis wieder her. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen: Die lebenslängliche Anstellung der Berufsgenossenschaftsangestellten erklärt § 694 RVO. nur soweit für zulässig, als die Dienstordnung sie vorsieht. Mit dieser Bestimmung hat der Gesetzgeber klar zum Ausdruck gebracht, daß eine lebenslängliche Anstellung, die gegen die für sie in der Dienstordnung aufgestellten Grundsätze verstößt, unzulässig und deshalb gemäß § 701 Abs. 2 RVO. als nichtig anzusehen ist. § 7 DO. lautet: „Die Anstellung erfolgt in der Regel auf Zeit. Der Vorstand kann Angestellte, die eine anrechnungsfähige Dienstzeit von 10 Jahren zurückgelegt haben, auf Lebenszeit anstellen". Aus seinem Wortlaute erhellt, daß gegenüber der regelmäßigen Anstellung auf Zeit die lebenslängliche Anstellung die Ausnahme bilden soll und einen — grundsätzlich erst nach mehrjähriger Dienstzeit zulässigen — besonderen Anstellungsakt erfordert, dessen Vornahme naturgemäß voraussetzt, daß der Vorstand ihn nach den Umständen des Falles als im Interesse der Berufsgenossenschaft liegend erachtet. Die Dienstordnung räumt also den Angestellten, auch den älteren, kein Recht, sondern nur eine Anwartschaft auf lebenslängliche Anstellung ein, deren Verwirklichung der Vorstand nach § 7 daselbst in der Regel nicht lediglich vom Zeitablaufe abhängig machen, sondern erst nach pflichtgemäßer Erprobung des Angestellten und Prüfung des Einzelfalles vornehmen darf. Durch Aufnahme einer der Nr. VIII des Abkommens vom 14. November 1919 entsprechenden Klausel in sämtliche Dienstverträge würde er in Bezug auf sie eine Rechtslage schaffen, die mit Wortlaut, Sinn und Zweck des § 7 DO. in Widerspruch steht und zu deren Herbeiführung ihn dieser nicht ermächtigt. Eine derartige allgemeine Vertragsklausel würde daher gemäß § 701 Abs. 2 RVO. nichtig sein. Trifft das aber zu, so kann die Klausel auch nicht auf dem Umwege über einen Tarifvertrag Geltung erlangen. Denn auch als Tarifvertragsnorm hat sie nicht die Macht, eine ihr entgegenstehende Dienstordnungsvorschrift außer Kraft zu setzen. Diese hat vielmehr stets den Vorrang vor ihr. (Reichsger.-Entsch. v. 18. 6. 26 III. 386/25.)

Verordnung über Elbschiffer-Zeugnisse. Im Reichsgesetzblatt Teil II, Nr. 30 vom 13. Juli 1926 — sowie im Reichsverkehrsblatt Nr. 20 vom 6. August 1926 — ist die „Verordnung über Elbschiffer-Zeugnisse vom 2. Juli 1926" bekanntgemacht. Nach § 1 der Verordnung dürfen See- und Binnenschiffe sowie Flöße auf der Elbe nur verkehren, wenn sie eine für die Führung des Schiffes oder des Floßes verantwortliche Persönlichkeit an Bord haben, die Inhaber eines Schifferzeugnisses ist. Als Elbe im Sinne der Verordnung gilt das internationale Stromgebiet der Elbe im Sinne der Elbschiffahrtsakte vom 22. März 1922 (RGBl. II, Seite 183), nämlich die Elbe von der Mündung der Moldau bis ins offene Meer und die Moldau von Prag bis zur Mündung in die Elbe. Ein Schifferzeugnis erhält, wer die Schiffahrt auf der Elbe entsprechend den in der Verordnung näher dargelegten Bestimmungen praktisch ausgeübt und sich mit Erfolg einer Befähigungsprüfung unterzogen hat. Die vor Inkrafttreten der Verordnung vom 2. Juli 1926 ausgestellten Elbschiffer-Patente bleiben bis zum 1. April 1927 gültig, und werden sodann ohne weitere Voraussetzungen von den zuständigen Stellen gegen das neue Elbschifferzeugnis ausgetauscht.

Behördenbefugnisse auf dem „internationalisierten" Strom. In der D. A. Z. (5. 8. 26) kommentiert ein ungenannter Mitarbeiter (R. H.) die Meldung, daß die Franzosen im besetzten Gebiet (Koblenz) den Kapitän eines Rheindampfers „Roland" verhaften wollten, weil seine Fahrgäste während der Fahrt „Deutschland, Deutschland über alles" gesungen hatten, von der Verhaftung schließlich absahen, mit der Androhnung, den Kapitän im Wiederholungsfall vor ein französisches Kriegsgericht zu stellen, wie folgt: Vorkommnisse dieser Art haben sich in den letzten Jahren oft genug ereignet. Man hätte mit Recht erwarten dürfen, daß sie nach der Konferenz von Locarno endlich einmal aufhören würden. Daß die Franzosen im besetzten Gebiet alles erlauben und verbieten können, was ihnen paßt, ist leider Tatsache. Doch welche Befugnisse können die Franzosen dafür geltend machen, daß sie sich in Dinge hineinmischen, die auf dem Rheinstrom selbst vor sich gehen? / Der Rhein gilt doch nun einmal als internationalisierter Strom, auf dem die Straßburger Zentralkommission für die Rheinschiffahrt allein Verwaltungsbefugnisse genießt, nicht aber die Rheinlandkommission. All die schönen Ordonnanzen der Rheinlandkommission können immer nur für das besetzte Gebiet gelten, haben aber am Ufer des internationalisierten Rheins in ihrer Gültigkeit Halt zu machen. Entweder ist der Rhein ein internationalisiertes Gewässer — dann hat keine Nation auf dem Strom andere als die notwendigen schiffahrtspolizeilichen Befugnisse. Oder aber es handelt sich bei den Rheindampfern um reichsdeutschen Boden, dann hat Frankreich auf dem in die Besetzung nicht einbezogenen Boden der Schiffe (die zumeist im unbesetzten Köln beheimatet sind) ebenfalls keine Befugnisse, und jeder Versuch, sich daselbst Hoheitsbefugnisse und Jurisdiktion anzumaßen, ist ein durch das Friedensdiktat nicht begründeter Uebergriff. / Um den französischen Rechtsstandpunkt völlig ad absurdum zu führen, setze man den Fall, daß auf einem holländischen Rheindampfer, der das besetzte Gebiet durchfährt, reichsdeutsche Fahrgäste das Deutschlandlied oder andere im besetzten Gebiet bei schwerer Strafe verbotene Lieder singen. Glaubt Frankreich dann auch den holländischen Kapitän verhaften und vor ein Kriegsgericht stellen zu können? Und verneinendenfalls, wieso kann auf einem internationalisierten Strom ein holländischer Kapitän andere Rechte haben als ein deutscher? Gewiß, sobald der deutsche Kapitän in Koblenz oder Mainz oder sonstwo sein Schiff verläßt und sich an Land begibt, ist er — leider! — vogelfrei und rechtlos jedem Uebergriff der Besatzung und jeder französischen Willkür preisgegeben, wie andere reichsdeutsche Bürger auch. Aber solange er sich an Bord seines Schiffes auf dem internationalisierten Strom befindet, ist er tabu, genau wie die schwarz-weiß-rote Handelsflagge auf seinem Schiff, deren Zeigen im besetzten Gebiet ja auch bestraft wird. Auf dem Strom haben die Ordonnanzen der Rheinlandkommission unzweifelhaft keine Geltung. Wenn aber kein Verstoß vorgekommen ist, kann doch keine Strafe verhängt werden! / Deutschland riskiert wirklich nichts, wenn es hier einmal die völkerrechtliche Kompetenzfrage aufwirft, ob Deutsche im internationalen Gewässer ihre Nationalhymne singen dürfen, denn jede internationale Erörterung der ganzen Angelegenheit kann immer nur die Franzosen mit dem Fluch der Lächerlichkeit belasten.

Neufassung des Beförderungssteuergesetzes. Im Reichsgesetzblatt Teil I Nr. 43 vom 7. Juli 1926 wird das Beförderungssteuergesetz vom 29. Juni 1926 neu verkündet. Der Beförderungssteuer unterliegt grundsätzlich die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstraßen. Auf Grund des Gesetzes betreffend zeitweise Aussetzung der Erhebung der Verkehrssteuer für die Beförderung auf Wasserstraßen vom 5. März 1921 ist die Erhebung der Steuer für Beförderungen im Binnenschiffsverkehr und im See- und Küstenschiffsverkehr jedoch bis auf weiteres ausgesetzt.

EISENBAHNFRAGEN

Frachtermäßigung für sächsische Kohle nach den Elbhäfen. Ab 25. Juli hat die Deutsche Reichsbahn für das sächsische Steinkohlengebiet einen Ausnahmetarif 6 h eingeführt, der nach den Empfangsstationen Altona, Hamburg, Barmbeck, Hamburg Hbf., Hamburg Sternschanze, Harburg Hbf. und Harburg U. E. gilt. / Die Frachtermäßigung gegenüber der bisherigen Berechnung nach dem allgemeinen Kohlentarif AT 6 beträgt etwa 20%. / Der neue Tarif ist ein Mindestmengentarif, nach dem von einem Versender innerhalb 30 aufeinander folgenden Tagen mindestens 20 000 t abgeladen werden müssen. Die Frachtberechnung erfolgt zunächst nach dem AT 6, die Differenz wird nach Nachweis der aufgelieferten Mengen von der Reichsbahndirektion Dresden zurückvergütet.

Keine Frachtermäßigung für die Einfuhr von Rohkupfer. Ende vorigen Jahres wurden bei der Reichsbahn Erörterungen über die Einführung eines Seehafentarifes für einzuführendes Rohkupfer aufgenommen. Die Antragsteller führten zur Begründung dieser Forderung aus, daß die Interessen der deutschen Kupfer erzeugenden Industrie durch eine solche Tarifmaßnahme keineswegs beeinträchtigt würden, weil die Kupfererzeugung im Rahmen des deutschen Kupferverbrauches nur eine geringe Rolle spiele. / Der Deutsche Industrie- und Handelstag ist seinerzeit zur Stellungnahme aufgefordert worden; auch zahlreiche Handelskammern haben nach Befragen der interessierten Handelskreise in verschiedenen Berichten ihre Ansicht zum Ausdruck gebracht. / Die Reichsbahndirektion hat nunmehr

den Antrag abgelehnt mit dem Hinweis, daß eine Frachtermäßigung für das überseeisch eingeführte Kupfer von den Seehäfen nach allen deutschen Verbrauchsstätten teils eine Wettbewerbsmaßnahme gegen die Einfuhr über fremde Häfen und Eisenbahnen, teils eine Unterstützungsmaßnahme für die deutsche Kupfer verbrauchende Industrie bedeuten würde, ihre wirtschaftliche Lage aber zu einer solchen Unterstützung keine ausreichende Veranlassung biete. Auch seien die durch eine solche umfassende Frachtermäßigung eintretenden ganz bedeutenden Einnahmeausfälle für die Reichsbahn nicht tragbar. Wenn außerdem die deutsche Kupfer erzeugende Industrie mit Recht die gleichen Frachtermäßigungen beansprucht, weil auch schon in der Vorkriegszeit neben dem Einfuhrtarif S 32 der Ausnahmetarif 19 von Erzeugungsstätten bestand, so würden noch weitere nicht tragbare Ausfälle für die Reichsbahn entstehen, für die eine Deckung aus der Beförderung von Kupfer allein nicht zu erzielen wäre.

Seehafeneinfuhrtarif für Kaffee. Mit Wirkung vom 2. August 1926 ist der Ausnahmetarif 122 für Kaffee, über See aus außerdeutschen Ländern eingeführt, in Kraft getreten. Der Tarif gilt bis auf jederzeitigen Widerruf, spätestens bis 31. Dezember 1926 von den Seehäfen Altona, Bremen, Bremerhaven, Wesermünde, Hamburg, Wilhelmsburg, Harburg Hbf., Harburg U. E., Lübeck und Stettin. Sein Geltungsbereich erstreckt sich hauptsächlich auf west- und südwestdeutsche Empfangsstationen, die Ermäßigungen liegen zwischen 10 und 50%.

Verkehr Donauumschlagsplätze — Rhein- und Mainumschlagsplätze. Mit Wirkung vom 26. Juli hat die Deutsche Reichsbahn den Durchfuhr-Ausnahmetarif D 119 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenerzeugnisse, sämtliche wie in deutschen Tarifklasse C genannt, Verkehr Oesterreich und bayerische Donauumschlagsplätze — Rhein- und Mainumschlagsplätze vom 3. Mai 1926, auf die Station Ludwigshafen (Rhein) Hbf. Wasserumschlag ausgedehnt. Die Fracht nach Ludwigshafen beträgt von Regensburg-Donauumschlagstelle 1,65 Mk., von Deggendorf-Hafen 1,89 Mk., von Passau-Donauumschlagstelle 2,— Mk. und von Simbach (Inn) Uebergang 2,05 Mk. per 100 kg in der Hauptkasse.

Ermäßigung eines Donau-Umschlagstarifes. Die Deutsche Reichsbahn hat mit Wirkung vom 22. Juli d. J. im Rahmen des Donau-Umschlagsverkehrs den Ausnahmetarif 31 für Stein- und Kernobst getrocknet oder gedörrt und Pflaumenmus zur Einfuhr über die deutschen Donau-Umschlagsplätze aus Südslawien, Bulgarien und Rumänien für den Verkehr besonders nach den deutschen Seehäfen ermäßigt. / Die Ermäßigung erstreckt sich auf den Verkehr von Regensburg Donauumschlag, Deggendorf-Hafen und Passau Donauumschlag nach Hamburg, Bremen, Kiel, Lübeck sowie nach der Station Hannover-Möhringsberg. / Es ermäßigt sich z. B. der Satz für die Strecke Regensburg D. U. nach Hamburg Hgb. für 5-t-Ladung von Mk. 5,87 auf Mk. 2,79; für 10 t von Mk. 4,89 auf Mk. 2,16; für 15 t von Mk. 4,47 auf Mk. 2,16 per 100 kg.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Reichsverband der Deutschen Industrie. Die diesjährige Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Deutschen Industrie findet am 3. und 4. September 1926 in Dresden statt. Für den ersten Tag sind Vorträge von Geheimrat Kastel („Wirtschaftspolitische Forderungen der Industrie") und Reichsfinanzminister Reinhold („Finanz- und Wirtschaftspolitik") vorgesehen. Am Sonnabend, den 4. September 1926 werden sprechen: Generaldirektor Dr. Silverberg über „Deutsches Unternehmertum in der Nachkriegszeit", Staatssekretär z. D. von Simson über „Ziele und Methoden der deutschen Handelspolitik" sowie Reichsminister Dr. Stresemann über „Deutsche Exportförderung im Rahmen der Weltwirtschaftspolitik". Der Reichsverband erbittet Anmeldungen für die Mitgliederversammlung bis spätestens Montag, den 23. August 1926.

Rheinschiffahrts-Verband Konstanz. Die am 16. Juli 1926 im Stadttheater-Saal zu Lörrach stattgefundene Generalverversammlung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz nahm bei gutem Besuch ihren programmäßigen Verlauf. Kommerzienrat Dr. Stiegler, Konstanz, der 1. Vorsitzende des Verbandes, begrüßte u. a. den Landeskommissar Dr. Schneider, Freiburg, Landeshauptmann Dr. Ender, Bregenz, den Landesstatthalter von Vorarlberg, Dr. Redler, Bundesbahndirektor Scheibel, Innsbruck, die Vorstandsmitglieder des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Staatsrat Dr. von Graßmann, München und Syndikus Schreiber, Berlin sowie weitere prominente Persönlichkeiten und Vertreter namhafter Wirtschafts- und Interessenverbände. Sodann gedachte der Vorsitzende des im Laufe des Jahres erfolgten Verlustes einer Reihe von Mitgliedern, darunter des Altreichskanzlers Fehrenbach, dessen Verdienste um den Verband er würdigte und dessen Gedenken durch Erheben von den Sitzen geehrt wurde. Landeskommissar Dr. Schneider sagte in Vertretung des Badischen Ministers des Innern die Förderung der Bestrebungen des Verbandes nach besten Kräften zu und wies besonders auf die große wirtschaftliche Bedeutung des Projektes der Schiffahrtsstraße bis zum Bodensee hin. Oberbürgermeister Dr. Gugelmeier entbot den Willkommgruß der Stadt Lörrach. / Das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Verbandes, Handelskammer-Syndikus Braun, Konstanz, wies in seinem Tätigkeitsbericht besonders auf den Zusammenhang der Ausnutzung der Wasserkräfte mit der Fortführung der Schiffahrt hin und wandte sich dagegen, daß der Ausbau der Schiffahrtsstraße vollständig von der Fertigstellung der Kraftwerke abhängig gemacht werde. Im weiteren verwies er auf den herausgegebenen gedruckten Tätigkeitsbericht und kündigte eine Resolution an, die verlangt, daß man endlich zu Taten übergehe. Schwierigkeiten erwartet der Redner bei der Frage der Finanzierung und Verteilung der Kosten, doch ist er der Meinung, daß bei der eminenten Bedeutung des Projektes und der unbedingten Notwendigkeit seiner Durchführung auch die nötigen Mittel aufgebracht werden können. Zum Schlusse forderte er die Anteilnahme der gesamten Bevölkerung der beteiligten Gebiete an dem Projekt und weitgehende Hilfe des Staates, sowie die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses der Schiffahrtsverbände der Schweiz, Bayerns, Vorarlbergs und Württembergs. / Ueber den Stand des Oberrheinausbaues referierte Oberbaurat Altmayer-Karlsruhe. Nach dem Referat sind sämtliche Entwürfe für den Wasserstraßenausbau einschließlich der Bodenseeabflußregulierung fertiggestellt, sodaß man endlich zur praktischen Arbeit, d. h. zur Ausführung schreiten könne. Er veranschlagt die Kosten des Projekts auf 60 Millionen Mark und gibt bekannt, daß unter Zugrundelegung auch ungünstiger Umstände eine gute Verzinsung des Anlagekapitals erreicht würde, da mit einer Beförderung von 1,4 Millionen Tonnen Gütern zu rechnen sei, während die Beförderungsmöglichkeit das Dreifache betrage. Der Referent betonte als deutschen Standpunkt unter Hinweis auf die von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt behandelten Fragen, daß mit dem Ausbau des Schiffahrtsweges bis nach Basel auch der Ausbau bis zum Bodensee verwirklicht werden solle. / Darauf wurde die vorgelegte Resolution verlesen und einstimmig angenommen. Im wesentlichen wird darin an alle beteiligten Staaten die Bitte gerichtet, unverzüglich Verhandlungen zur Lösung der Finanzierungsfragen in die Wege zu leiten und auf eine beschleunigte Durchführung des ganzen Projektes Bedacht nehmen zu wollen. Mit einer gleichzeitigen Behandlung der Frage der Mittelbeschaffung für die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee wäre den allgemeinen Interessen besonders gedient. / Die Jahresrechnung für 1925, die mit einem Ueberschuß von etwa 14 000 Mark abschließt, sowie der Voranschlag für 1926, der in Einnahmen und Ausgaben mit etwa 23 100 Mark balanciert, werden ohne Aussprache genehmigt, ebenso die vorgeschlagene Wahl zweier Rechnungsrevisoren durch Wiederwahl. Die Neu- und Ergänzungswahlen zum Arbeitsausschuß fanden gleichfalls den Vorschlägen durch Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder ihre Erledigung. / Als nächster Tagungsort ist Bregenz bestimmt, gemäß einer in Vorjahre vom dortigen Bürgermeister ergangenen Einladung. / Beim Punkt „Anträge und Wünsche" regte der Präsident der Handelskammer Karlsruhe, der frühere Reichstagsabgeordnete Isenmann an, daß die Arbeit des Ausschusses sicher verbreitern möge durch Hinzuziehung von Vertretern aus den verschiedensten Wirtschaftskreisen, und zwar sowohl von Unternehmern wie der Arbeiterschaft. Die Anregung wird vom Vorstand entgegengenommen und hierauf die Tagung nach einem Schlußwort des Vorsitzenden Stiegeler offiziell geschlossen. / Am Abend fand im Hotel „Zum Hirschen" ein Bankett statt.

Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar E. V., Stuttgart. Hauptversammlung 1926. Der Verein hielt seine diesjährige Tagung am 10. und 11. Juli in Ulm ab. Die Versammlung war stark besucht. Vertreter der württembergischen Staatsregierung, der Städte, der industriellen, wirtschaftlichen und Verkehrsorganisationen usw. hatten sich zahlreich eingefunden. Der Vorsitzende, Geheimrat Dr. Bruckmann, begrüßte die Erschienenen und begründete die Wahl der Stadt Ulm als Tagungsort damit, daß Ulm einst der Schnittpunkt der vom Rhein über den Neckar, von Regensburg über die obere Donau sowie der vom Bodensee her zu bauenden künftigen Wasserstraße sein wird. Sodann gab der Geschäftsführer, Herr Stotz, Bericht über die Tätigkeit des Vereins in den letzten zwei Jahren. Sie war durch zwei große Aufgaben gekennzeichnet: Den Kampf um die Fortführung der Bauarbeiten am Neckarkanal und die Abwehr der von Heidelberg aus eingeleiteten Angriffe gegen diese Fortführung durch das untere Neckartal. Während die inzwischen fertiggestellten Staustufen von Wieblingen und Neckarsulm vor ihrer Vollendung standen, erhob sich die schwere Frage, ob das Reich und die Neckaruferstaaten unter dem Eindruck der schwierigen Wirtschaftslage Deutschlands die Bewilligung weiterer Mittel und damit die Fortsetzung der Neckarkanalisierung überhaupt ablehnen würden. In diesem kritischen Augenblick setzten die Angriffe der Heidelberger Kreise ein. Es entspann sich ein fast eineinhalb Jahre dauernder Kampf, der auf beiden Seiten viel Arbeit, Kraft und finanzielle Mittel gekostet hat, die wesentlich nutzbringender für positive Aufgaben hätten verwendet werden können. Der Kampf selbst hat inzwischen seine Entscheidung gefunden und zwar die Entscheidung, die nach gewissenhafter Prüfung aller Faktoren einzig getroffen werden konnte, nämlich: Der Neckarkanal wird gebaut. Im Juni 1925 haben die Regierungen des Reichs, Württembergs, Badens und Hessens und späterhin auch die zuständigen Parlamente einem Bau- und Finanzierungsplan zugestimmt, der die Fortsetzung der Neckarkanalisierung zunächst bis Heilbronn und die Erreichung Heilbronns mit dem Großschiffahrtsweg im Jahre 1935 sicherstellt. Dies darf aber nicht heißen, daß der Endpunkt des Kanals in Heilbronn bleibt. Denn nur seine Fortsetzung in das Herz des württembergischen Wirtschaftsgebietes und von da zur Donau sichern dem Neckarkanal volle Auswirkung und Rentabilität. / Auch die Vortragstätigkeit des Vereins hing eng mit der Heidelberger Streitfrage zusammen. Auf Anregung des Kanalvereins hielt im Frühjahr 1925 Se. Exz. Herr Staatssekretär a. D. Peters vor dem Württ. Industrie- und Handelstag einen Vortrag über die Bedeutung der Neckarwasserstraße für die Wirtschaft Südwestdeutschlands. Das Vorstandsmitglied des Deutschen Werkbunds, Herr Museumsdirektor Dr. Walter Riezler sprach über die Frage „Neckarkanal und Landschaftsbild". Er führte den Nachweis, daß in der heutigen Zeit formschaffende Kräfte vorhanden sind, welche die notwendigen technischen Bauten und Veränderungen im Neckartal so zu gestalten wissen, daß eine Verschandelung der allen am Herzen liegenden Schönheiten dieses Tales nicht zu befürchten ist. / An Ausstellungsunternehmungen beteiligt sich der Verein an der „Deutschen Landwirtschaftsausstellung" und der Ausstellung „Das Schwäbische Land" in Stuttgart sowie an der „Deutschen Verkehrsausstellung" in München. Besonders hervorzuheben ist die Beteiligung an der zur Zeit in Basel stattfindenden Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung. / Nach Erstattung des Rechenschaftsberichts durch Bankdirektor Helbing sprach Baudirektor Feuchtinger über die künftigen Ulmer Hafenanlagen. Es wurde eine Entschließung angenommen, die die Mitarbeit der Regierungen von Württemberg und Bayern an der Lösung der Ulmer Hafenfrage im Sinne einer baldigen wirtschaftspolitischen Verständigung fordert. / Baudirektor Dr. Maier-Stuttgart berichtete, daß die Vorarbeiten auf der oberen Donau für die Strecke Kelheim—Neu-Ulm gute Fortschritte machen. / Die Versammlung nahm dann einstimmig eine Entschließung folgenden Inhalts an:

„Der Südwestdeutsche Kanalverein hat mit großer Befriedigung davon Kenntnis genommen, daß die Regierungen und Parlamente des Reiches und der Neckaruferstaaten unter Führung des Herrn Reichsverkehrsministers einem Bau- und Finanzierungsprogramm zugestimmt haben, das die Durchführung der Neckarwasserstraße zunächst bis Heilbronn — wenn auch nur im Laufe der nächsten 10 Jahre — sichergestellt. Er weiß sich mit den Südwestdeutschen Wirtschaftskreisen eins in der Ueberzeugung, daß Heilbronn nicht der Endpunkt der Neckarwasserstraße bleiben darf. Auch das stark gestreckte Bautempo genügt nicht in vollem Maße den Erfordernissen der Wirtschaft. Der Südwestdeutsche Kanalverein richtet deshalb an die beteiligten Stellen die dringende Aufforderung, bei Besserung der Wirtschaftslage vermehrte Mittel zur Beschleunigung der Bauarbeiten bereitzustellen sowie im Hinblick auf den auch im Süden des Reiches starken Arbeitsmangel jetzt schon von den der Beschaffung von Arbeit dienenden Beträgen einen erheblichen Teil für eine wesentliche Abkürzung der Bauzeit und damit Verringerung der Baukosten zu verwenden. Der Kanalverein erklärt sich grundsätzlich damit einverstanden, daß die Neckargroßschiffahrtsstraße in üblicher Weise von unten nach oben vorgetrieben wird, er lenkt aber bei der herrschenden starken Erwerbslosigkeit die Aufmerksamkeit erneut nicht nur auf die durch die Währungszerrüttung erzwungene Einstellung der Bauarbeiten an den Staustufen Obereßlingen und Horkheim, sondern auch auf die unbedingt erforderliche Verbesserung der Hochwasserverhältnisse in den Markungen Cannstatt und Münster im Anschluß an die bereits ausgeführten Neckarverlegungen bei Ober- und Untertürkheim. Er richtet an alle beteiligten Stellen, das Reich, das Land Württemberg, die Neckar-A.-G., die benachbarten Städte und Gemeinden und insbesondere die benachbarten Elektrizitätswerke die dringende Bitte zur Aufnahme dieser Arbeiten und zur Fertigstellung dieser Staustufen — wenn auch zunächst ohne Schleusen — sich zusammenzufinden".

Ein kurzes Eingehen auf die Heidelberger Streitfrage brachte die Versicherung der maßgebenden Kreise, daß man alles aufbiete, um das Stadtbild von Heidelberg nicht zu schädigen. Der letztes Jahr ausgeschriebene Wettbewerb hat gezeigt, daß es Lösungen gibt, die sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen. Einige Herren, darunter die Reichstagsabgeordneten Geh. Rat Dr. Wieland und Groß sowie Ministerialrat Dr. Hirsch bedauerten die Kampfesweise der Heidelberger Kreise, vor allen Dingen konnte nicht verstanden werden, daß sogar das Ausland in diesen Fragen in Bewegung gesetzt wurde. / Bei der Fortsetzung der Tagung am Nachmittag ergriff Herr Strombaudirektor Konz das Wort zu einer längeren Ausführung über sein neues Projekt der Albüberquerung von Plochingen bis Ulm, das er auf Bitte des Vereins unter Berücksichtigung der neuesten wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkte ausgearbeitet hat. Gegenüber der alten Linienführung wird bei dem neuen Projekt aus dem durch starke industrielle Ueberbauung wertvollen Filstal die Trasse auf das Albvorland verlegt. Auch die 16 Tauchschleusen und kurzen Haltungen, die früher geplant waren, wurden aufgegeben. Statt ihrer verwendet das neue Projekt Schiffshebewerke, wodurch wesentlich längere Haltungen mit 21 und 26 km Länge erreicht werden. Bei Plochingen ist ein Hebewerk mit schiefer Fahrbahn von 44 m Höhe vorgesehen, ein ebensolches beim Abstieg von der Alb nach der Donau bei Talheim. Drei kurze Stollenstrecken können infolge günstiger Geländeverhältnisse durch offene Kanalführungen unterbrochen werden. Die Ausführungen wurden durch eine Reihe ausgezeichneter Lichtbilder veranschaulicht. / Oberbaurat Sametschek-Augsburg berichtete sodann über den Stand der Projektarbeiten für die obere Donau. Von einer Benutzung des Flusses muß infolge der Geländebeschaffenheit abgesehen werden. Es kommt also nur eine besondere Kanalführung neben dem Fluß in Betracht. Der Wasserkraftausnutzung bleibt ein Gefälle von 150 m. Besonders schwierige Stellen sind die Weltenburger Enge bei Kelheim und die Neuburger Enge, die wohl beide umgangen werden müssen. Ein technischer Ausschuß wird weiterhin die Möglichkeiten der zweckmäßigsten Linienführung bearbeiten. Eine Filmvorführung über Binnenschiffahrtsanlagen schloß den Nachmittag. / Am Sonntagmorgen wurden die Kraftwerke der Stadt Ulm bei Oepfingen und Donaustetten besichtigt. Während das erstere bereits eine Kraft von 3 600 PS liefert, ist das letztere mit einer Gesamtleistung von 5 400 PS noch mitten im Bau. Bis Herbst dieses Jahres wird mit seiner Fertigstellung gerechnet. / Der Verlauf der Tagung hat gezeigt, welch großes Interesse den Kanalbauten in Südwestdeutschland entgegengebracht wird. Weiter zeigte er, daß Kräfte am Werke sind, die trotz aller Schwierigkeiten der Gegenwart sich in rastloser Arbeit bemühen, die Grundlagen für die unbedingten Notwendigkeiten einer weiteren gesunden Zukunft zu schaffen.

Verband Obere Donau. Vor kurzem hielt der Verband Obere Donau seine diesjährige Tagung in Ulm ab unter reger Beteiligung von Vertretern der an der oberen Donau gelegenen Städte und Wirtschaftskreise. Die Tagung bekam ihre besondere Bedeutung dadurch, daß die Frage der zukünftigen Ulmer Hafenanlagen behandelt wurde. Ulm liegt bekanntlich am Schnittpunkt dreier zukünftiger Großschiffahrtswege, die teils schon im Bau sind, teils als baureife Projekte vorliegen, nämlich: 1. zum Rhein über

den Neckar, 2. nach Regensburg über die obere Donau und 3. zum Oberrhein über den Bodensee. Die Schwierigkeit der Ulmer Hafenfrage liegt darin, daß die Donau die beiden Städte Ulm und Neu-Ulm und damit auch die beiden Länder Württemberg und Bayern trennt. Während Ulm einerseits ein Interesse daran hat, daß die Hafenanlagen auf württembergisches Gebiet zu liegen kommen (sog. Westhafen), wäre anderseits das auf bayerischem Boden liegende Neu-Ulmer Gelände (sog. Osthafen) aus technischen Gründen geeigneter. / Nach einem eingehenden Bericht des Ulmer Stadtbaudirektors Feuchtinger wurde eine Entschließung einstimmig angenommen, die die baldige Klärung der Kanalanschluß- und Hafenfrage in Ulm—Neu-Ulm fordert durch eine gemeinschaftliche Bearbeitung seitens des technischen Ausschusses der Arbeitsgemeinschaft Obere Donau und der Vertreter der Städte Ulm und Neu-Ulm sowie unter Einladung der Vertreter der Regierungen der Länder Bayern und Württemberg. Die gleiche Entschließung wurde auch von der am selben Tage stattfindenden Mitgliederversammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins angenommen. Sowohl der Vorsitzende, Bürgermeister Hanner-Günzburg, wie auch die Oberbürgermeister Dr. Schwammberger-Ulm und Nuißl-Neu-Ulm traten dafür ein, daß diese Frage unter wirtschaftlichen und nicht unter partikularistisch-politischen Gesichtspunkten behandelt werde. Oberbürgermeister Braun von Memmingen wies noch besonders darauf hin, daß Südschwaben und insbesondere die Illertaler wirtschaftlich an der Neckarverbindung stärker interessiert seien, als an der Main-Verbindung. / Der Tätigkeitsbericht, von Bürgermeister Hanner vorgetragen, erwähnt noch, daß mit den beteiligten Städten an der oberen Donau eine Fühlungnahme wegen der Frage der Linienführung stattgefunden habe. Das Ergebnis sei sehr befriedigend ausgefallen und werde nun einer weiteren Kommission unterbreitet, in welcher auch die Herren der Rhein—Main—Donau-A.-G. vertreten sind. Die nächstjährige Tagung soll in Ingolstadt abgehalten werden. / Anschließend an die Mitgliederversammlung sprach in einem öffentlichen Vortrag Oberbaurat Sametschek-Augsburg über den Stand der Projektierungsarbeiten für die obere Donau. Von einer Benützung des Flusses müsse infolge der Geländebeschaffenheit abgesehen werden. Es komme also nur eine besondere Kanalführung neben dem Fluß in Betracht. Der Wasserkraftausnutzung bleibe ein Gefälle von 150 Meter. Der Redner wies noch auf die besonders schwierigen Stellen der Weltenburger Enge bei Kelheim und der Neuburger Enge hin, die wohl beide umgangen werden müssen. Ein technischer Ausschuß werde weiterhin die Möglichkeiten der zweckmäßigsten Linienführung bearbeiten. Daran anschließend sprach Strombaudirektor Konz-Stuttgart über sein neues Projekt der Albüberquerung von Plochingen bis Ulm. Dieses Projekt weist gegenüber den früheren außerordentliche Verbesserungen auf. An Stelle der vielen Schleusen und kurzen Haltungen treten einzelne Schiffshebewerke, wodurch längere Haltungen mit 21 und 26 Kilometer Länge erreicht werden. Durch Anlage von drei kurzen Stollenstrecken, die immer wieder durch offene Kanalführungen unterbrochen werden, ist es gelungen auch hinsichtlich der zu überwindenden Höhe wesentliche Vorteile zu erzielen. Eine Besichtigung der beiden Ulmer Kraftwerke bei Oepfingen und Donaustetten gab der glänzend verlaufenen Tagung einen würdigen Abschluß.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT

IM MONAT JULI 1926

Rhein Die Auswirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks machten sich im Berichtsmonat in der Rheinschiffahrt weiterhin stark bemerkbar. Die Zufuhren an Brennstoffen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen nahmen gegenüber dem Vormonat sogar noch zu. Um den Umschlagsverkehr zu bewältigen, suchte die Hafenverwaltung die Leistungen der Kipperanlagen bis zur Höchstentfaltung zu steigern. Dennoch mußte im Verlaufe des Monats von Seiten der Reichsbahndirektion Essen für eine bestimmte Anzahl von Tagen die Annahme von Brennstoffsendungen nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen eingeschränkt werden, um eine Verstopfung der Rangier- und Hafenbahnhöfe zu verhindern. / Infolge der reichlichen Niederschläge hatte der Rheinwasserstand während des ganzen Monats eine beträchtliche Höhe. Der Cauber Pegel, der am 1. ds. Mts. einen Stand von 4,23 m aufwies, zeigte am 15. ds. Mts. 4,07 m und am 30. d. M. 3,62 m an. Den niedrigsten Pegelstand verzeichnete Caub am 8. ds. Mts. mit 3,50 m. Unter solchen Umständen konnten auch die größten Schiffe mit voller Abladung bis Straßburg—Kehl ausgenutzt werden. Selbst auf der Oberrheinstrecke nach Basel war ein ununterbrochener lebhafter Verkehr möglich. / Da die Kohlenverladungen nach Holland und Belgien gegenüber den Vormonaten zugenommen haben, erfuhren auch die Frachtsätze eine Steigerung. Die Frachten Rhein—Ruhrhäfen—Rotterdam, die am 28. Juni M. 1,90 bei freiem Schleppen und M. 2,15 einschließlich Schlepplohn betrugen, notierten am 1. ds. Mts. mit M. 2,20 und M. 2,45. Auf dieser Höhe hielten sie sich während des ganzen Monats. Lediglich die Zuschläge für Schiffsreisen einschließlich Schleppen schwankten zwischen M. 0,15 und 0,25. Am 27. ds. Mts. erfuhren die Talfrachten eine weitere Aufbesserung. Die Frachten Rhein—Ruhrhäfen—Rotterdam stellten sich von diesem Tage an auf M. 2,40 bei freiem Schleppen und M. 2,60 einschließlich Schlepplohn. Ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals wurde während des Berichtsmonats auf die genannten Frachtsätze ein Zuschlag von M. 0,30 erhoben. / Wenn auch der größte Teil der Verladungen für die Seeplätze Rotterdam, Antwerpen und Gent bestimmt war, so hat sich doch auch der Verkehr zum Oberrhein etwas belebt. Hauptsächlich handelte es sich um Aufträge der Privatkundschaft und öffentlicher Verwaltungen, die jetzt bereits mit der Eindeckung ihres Herbst- und Winterbedarfs an Brennstoffen beginnen. Die Frachten Rhein — Ruhrhäfen — Mannheim, die noch am 28. v. Mts. M. 1,80 betrugen, wurden im Berichtsmonat mit M. 2,— notiert, wobei ab Kanalhäfen auf die genannten Sätze ein Zuschlag von M. 0,20 kam. Im allgemeinen war Schiffsraum Rhein—Ruhrhäfen—Mannheim nur gegen Miete zu haben und zwar zu 8 Pfg. je Eichtonne und Tag bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort gegenüber 6½ Pfg. am 28. des Vormonats. / Die Lage des Schleppgeschäftes ist immer noch wenig günstig. Zwar liegt nicht mehr soviel Schleppkraft still wie in den Vormonaten, doch sind die Schlepplöhne nach wie vor, namentlich auch in Anbetracht der starken Strömung und der demnach längeren Fahrtdauer noch als zu niedrig zu bezeichnen. Die Schlepplöhne Ruhrort—Mannheim notierten an der Schifferbörse mit M. 0,90— M. 1,— je Tonne; doch wurde in den meisten Fällen höchstens mit M. 0,90 abgeschlossen. / Die Lage der Getreidespedition hat sich im Berichtsmonat etwas günstiger gestaltet. Infolge der Erhöhung der Zölle am 1. August ds. Js. kamen größere Getreidesendungen an, sodaß die Umschlagsanlagen verhältnismäßig gut beschäftigt werden konnten. Im übrigen Hafenumschlag waren die Krananlagen durch die Kohlenverladungen auf stärkste beschäftigt.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Ruhrort.)

Westdeutsche Kanäle Der Verkehr im Monat Juli hielt sich im allgemeinen auf der Höhe des Vormonats. Besonders lebhaft war wie im Juni der Kohlenexport über Emden. Der Erzverkehr war gleichfalls belebt, wenn die Zahlen des Vorjahres auch noch nicht erreicht wurden. In der Hannover-Fahrt ist gegen den Monat Juni keine wesentliche Aenderung eingetreten. Die Verladung in den Zechen-Häfen ging im wesentlichen flott von statten. Nur vorübergehend entstanden infolge des starken Andranges Stockungen. Der Schleusen- und Schleppbetrieb arbeitete reibungslos. Störungen sind, abgesehen von Verzögerungen auf der Strecke Herne—Münster und Münster—Bergeshövede, nicht bekannt geworden. Die Umschlagseinrichtungen waren dem Verkehr entsprechend gut beschäftigt. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt: Hafen Dortmund. Angekommen sind 310 beladene, 179 leere Schiffe und 133 Schlepper mit insgesamt 155 981 t Ladung, davon 123 310 t Erz. Abgegangen sind 275 beladene, 201 leere Schiffe und 133 Schlepper mit 127 858 t Ladung, davon 71 616 t Kohlen. Der Gesamtgüterumschlag im Monat Juli 1926 belief sich auf 283 839 t gegen 370 620 t im Monat Juli 1925. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar 1926 bis 31. Juli 1926 belief sich auf 1 656 946 t gegen 1 938 969 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Hafen Hannover. In den Hannover-Häfen sind im Monat Juli angekommen

138 Kähne mit insgesamt 63 868 t Ladung, davon 55 330 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 143 Kähne mit 58 990 t Ladung, davon 10 887 t Erz, 29 554 t Kali nach Westen, 3 209 t Kali nach der Weser, 8839 t Salz und 4473 t Zucker. / Hafen Wanne. Im Wanner Westhafen sind im Monat Juli eingegangen 466 leere und 8 beladene Schiffe. Ausgegangen sind 6 leere und 429 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 246 957,7 t. An sonstigen Gütern 5 376,9 t. / Im Wanner Osthafen sind 46 leere und 43 beladene Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 43 leere und 46 beladene Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 18 315 t, sonstige Güter 15 117,6 t.

Elbe 1. Unterelbe. In den ersten Tagen des Berichtsmonats setzten wieder starke Wolkenbrüche ein, die erneut ein starkes Anschwellen des Elbwassers brachten. Erst in der Mitte des Berichtsmonats konnten die Umschlagsplätze im Ober- und Mittelelbegebiet für den Umschlagsverkehr wieder benutzt werden. Die der Elbeschiffahrt durch das lang anhaltende Hochwasser entstandenen außerordentlichen Schwierigkeiten sind nicht dazu angetan, Hoffnungen auf zufriedenstellende Ergebnisse im Jahre 1926 zu erwecken. / Im Berichtsmonat wurden leere Schiffe in großer Zahl nach Sachsen und der Tschechoslowakei abgeschleppt, trotzdem reichten die zur Andienung gekommenen Gütermengen nicht aus, die in Hamburg leer werdenden Elbeschiffsräume zu beladen. Auch die Berliner Schiffahrt fand infolge des auch während des Monates Juli anhaltenden englischen Kohlenarbeiterstreikes keine ausreichende Beschäftigung. Durch die am 15. Juli ds. Js. in der Tschechoslowakei in Kraft getretene Zollerhöhung gingen der Elbeschiffahrt infolge Bahnverladung große Mehltransporte verloren. Immer wieder muß auf die die Elbeschiffahrt schädigenden billigen Bahn-Ausnahmetarife sowie auf das Fehlen von Binnenumschlagstarifen hingewiesen werden. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der ab 1. Mai 1926 gültigen Nebengebührenliste zur Berechnung.

2. Mittelelbe. a) Talverkehr. Der Berichtsmonat stand völlig im Zeichen anhaltenden außerordentlich starken Hochwassers. Der Wasserstand am Magdeburger Pegel notierte am 1. Juli + 3,85 m, fiel bis zum 6. Juli auf + 3,28 m, um alsdann bis zum 12. 7. wieder auf + 4,05 m zu steigen. Darauf setzte sehr langsamer Fall ein, sodaß der Wasserstand am 26. Juli noch mit + 2,46 m notierte. Der Schiffahrtsverkehr wurde zeitweise völlig durch das Hochwasser lahmgelegt. Da es völlig an Zufuhren im Bergverkehr mangelte, so stellte sich bei den Talverladungen nach Wiederaufnahme des Schiffahrtsverkehrs Kahnraumknappheit ein. Die Talfrachten konnten daher gegen Ende des Berichtsmonats nicht unbeträchtlich anziehen. Die Stickstoffverladungen über die oberen mittelelbischen Umschlagsplätze waren lebhaft, mußten aber infolge der sich stärker fühlbar machenden Kahnraumknappheit eingeschränkt werden. Auch die Kali- und Steinsalzverladungen wurden durch den Mangel an Kahnraum behindert. Das Stückgutgeschäft hielt sich in den üblichen Grenzen. Es wurden wiederum von Seiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft neue Ausnahmetarife eingeführt, die die Interessen der Elbeschiffahrt empfindlich beeinträchtigten. Für Zucker wurde der A. T. 119 zur Ausfuhr über See nach den Seehäfen in Kraft gesetzt. Auch dieser Ausnahmetarif sieht zum Teil nach den Seehäfen billigere Frachten vor, als von den Versandstationen nach den Elbumschlagsplätzen gezahlt werden müssen. Die Herabsetzung von Klasse B und C in Klasse E ist ein außerordentlich weites Entgegenkommen der Reichsbahn an die Zuckerindustrie, das auch von der Schiffahrt nur hätte begrüßt werden können, wenn der Tarif gleichzeitig auf die Elbumschlagsplätze übertragen worden wäre. Die Zuckerverladungen spielten bekanntlich früher im Verkehr der Mittelelbe eine außerordentliche Rolle, so daß ihr Verlust die Schiffahrt sehr hart betreffen würde. / Für schwefelsaures Ammoniak wurde der A. T. 120 von den Erzeugungsstationen nach den Seehäfen eingeführt. Dieser Tarif geht über die Sätze des seinerzeit geltenden Ausnahmetarifes 92 noch insoweit erheblich hinaus, als bei Auflieferung bestimmter Mengen Rabatte bis zu 25 % vorgesehen sind. Auch bei diesem Tarif muß im Interesse der Elbeschiffahrt dringend die Uebertragung auf die Elbumschlagsplätze gefordert werden. / b) Bergverkehr. Auch der Bergverkehr wurde ganz empfindlich durch das anhaltende Hochwasser gestört. Die Schleppkosten wurden nach Wiederaufnahme des Schiffahrtsverkehrs durch die außerordentlich starke Strömung um ein Vielfaches erhöht. Es fehlte fast während des ganzen Berichtsmonats völlig an Zufuhren von Hamburg. Die Salzverladungen nach Böhmen mußten wegen des eintretenden Kahnraummangels zeitweise eingeschränkt werden. Die Stückgutverladungen waren gegen die Vormonate etwas belebt; es gelangten in der Hauptsache zur Verschiffung Zucker, Oel, Mehl nach sächsischen Umschlagsplätzen.

3. Oberelbe. Die im abgelaufenen Monat vielfach eingetretenen schweren Unwetter und Regengüsse haben für den Schiffahrtsbetrieb katastrophale Auswirkungen gehabt. Die oberelbischen Umschlagsplätze waren während eines Teiles des Berichtsmonats infolge des Hochwassers überflutet, so daß der Verkehr auf den meisten Plätzen auf mehr oder weniger lange Zeit lahmgelegt wurde. Von einem regelmäßigen Betrieb kann daher nicht gesprochen werden. Die unterwegs befindlichen Fahrzeuge mußten tagelang ihre Fahrt unterbrechen, eines Teils weil die Schleppdampfer gegen die heranflutende Hochwasserwelle nicht vorwärtskamen, andererseits aber auch, weil die Brücken nicht sehr passierbar waren. Im Talverkehr sowohl ab Sachsen als auch Böhmen machte sich eine lebhaftere Entwicklung bemerkbar, doch wurden die Verschiffungen gestört, nachdem die Umschlagsplätze, wie schon erwähnt, zu einem erheblichen Teil überflutet waren und auch die beladenen Fahrzeuge infolge der Unpassierbarkeit der Brücken nicht abfahren konnten bezw. ihre Fahrt unterbrechen mußten. Es gelangten talwärts ab Böhmen in der Hauptsache zur Verladung: Zucker, Schnittholz, Tafelglas, Flaschen, Malz, Walzdraht, Eisenröhren, Ton und Magnesit. Wegen des englischen Bergarbeiterstreiks regte sich auch speziell von der Unterelbe aus die Nachfrage nach Braunkohlen. Auch sächsische Kohlen gelangten in stärkerem Maße zur Verschiffung. Von sächsischen Umschlagsplätzen wurden hauptsächlich verladen: Briketts, Steinkohle, Schwefelkiesabbrände, Glassand, Ton, Steine, Roggen, Eisenbleche, Papier und Hohlglas. Auch an den oberelbischen Umschlagsplätzen machte sich nach Wiederaufnahme des Schiffahrtsverkehrs Kahnraummangel bemerkbar, da durch die zeitweise Einstellung des Schiffahrtsbetriebes die fortlaufende Zuführung von Schiffsraum unterbrochen wurde.

Märkische Wasserstraßen Bis auf den lebhaften Kohlen-Durchgangsverkehr war die Betriebslage der Märkischen Wasserstraßen in allen Relationen sehr ungünstig, sowohl von Hamburg bezw. Stettin nach Berlin als umgekehrt. In der Berliner Baumaterialienschiffahrt war die Kiesverfrachtung äußerst gering. Der Schiffspark konnte hier aber größtenteils mit der Abfuhr von Ausschacht-Boden der Untergrundbahn, die zur Zeit ihr Netz erweitert, beschäftigt werden. In Anbetracht der umfangreichen, in Berlin vorgesehenen Bauarbeiten werden die Aussichten für die Zukunft als nicht ungünstig bezeichnet.

Oder Breslau, den 2. 7. 26. Der im letzten Bericht erwähnte neue Wasserwuchs von wiederum 2 m trug dazu bei, daß das Hochwasser der Oder nur langsam zum Abfließen kommt. Auf der oberen Oder sind die Wehre wieder aufgerichtet worden. Die Talschiffahrt hat sich Anfang der Woche auch wieder in Bewegung gesetzt und sind 97 beladene Talkähne von hier abgefahren, zu Berg durchfuhren Breslau 114 beladene und 49 leere Kähne. / In Coselhafen werden neue Ausgangsgenehmigungen seit dem 26. Juni wieder erteilt. Es gelangten 43 000 t und Güter zum Umschlag in die Schiffe. / Da der Zugang von Kahnraum nach Stettin durch die Cüstriner Brückensperre seit Mitte Juni unterbunden ist, so ist der Raum daselbst vollständig vergriffen und es müssen die in der kommenden Woche in Stettin eintreffenden Erze dem Bahnwege übergeben werden. Das Durchfahren der Eisenbahnbrücke in Cüstrin dürfte in einigen Tagen wieder möglich sein, sodaß alsdann erst neuer Kahnraum nach Stettin gelangen kann. Auf der Elbe ist auch noch Hochwasser und sind die Verladungen von Hamburg nach Schlesien schwach. / Breslau, den 9. 7. 1926. Bei der Beharrlichkeit der Niederschläge befindet sich die Oder noch immer im Zustand des Hochwassers, sodaß auch in der abgelaufenen Woche ein regulärer Schiffahrtsbetrieb noch nicht möglich gewesen ist. Der Dyhernfurther Pegel, der am 2. 7. 3,90 m zeigte, meldet heute einen Stand von 4,15 m, demnach ist der Hochwasserstand in den letzten 8 Tagen unverändert geblieben. Der Schiffahrtsbetrieb ist zwar auf der Strecke von Cosel bis Cüstrin aufgenommen worden, doch waren auf der oberen Oder noch mehrtägige Stockungen durch den zu Beginn der Woche eingetretenen Wuchs der Glatzer Neiße vorhanden. Ab Cüstrin stromab ist erst seit gestern die Durchfahrt der Brücke für die Talschiffahrt gestattet, während die Bergzüge noch immer zum Stilliegen verurteilt sind, weil noch ein weiterer Abfall des Wassers um mehr als 30 cm erforderlich ist, damit die Dampfer die Brücken passieren können. Diese Situation kennzeichnet nach dem mehrwöchentlichen Stillstand der Schiffahrt die unerfreulichen Auswirkungen des Hochwassers für den Betrieb und Verkehr, die sich diesmal

längere Zeit erhalten werden. Diese Folgeerscheinungen sind empfindlicher Kahnraummangel und erhöhte Frachten, Tendenz steigend. / Die Kohlenausgangsgenehmigungen in Cosel erstrecken sich auf 65 800 t Kohlen und 1 600 t Güter, während an Erzen 20 900 t geleistet wurden. / Breslau passierten zu Tal 232 beladene Kähne, zu Berg 105 beladene und 74 leere Fahrzeuge. / Auch die Elbe steht noch im Zeichen des Hochwassers. Es scheint sich in Hamburg eine Belebung des Verkehrs bemerkbar zu machen. / Breslau, den 16. 7. 1926. Die ersten Tage der Berichtswoche brachten zwar ein erneutes Anschwellen der Oder um fast 2½ m, eine Störung des Betriebes war aber nicht zu verzeichnen, lediglich an der Cüstriner Eisenbahnbrücke bestanden noch die alten Behinderungen und erst heute, den 17. 7., konnten die ersten Dampfer mit Mühe die Brücke passieren. / Die Bergbewegung war daher immer noch stark beeinträchtigt und der Kahnraummangel in den oberen Häfen empfindlich fühlbar bei der starken Nachfrage für Verladungen von Exportkohlen. Die Frachten nach Stettin und Hamburg haben weiter stark angezogen. Auch im Breslauer Stadthafen und Pöpelwitz sind die ganze Woche unvermindert dort Kohlen verladen worden. Der Umschlag in Coselhafen hält sich mit 55 000 t ungefähr auf der Höhe der Vorwoche, der Kahnbestand ist auf 117 Fahrzeuge zurückgegangen. / Breslau passierten zu Tal 321 beladene Fahrzeuge, zu Berg nur 96 beladene und 49 leere Kähne. Das Ranserner Wehr ist am 16. 7. wieder gestellt worden. Die Erzeingänge in Stettin wurden schlank in die Binnenfahrzeuge übernommen. Der geringe Kahnraum in Hamburg findet in der Hauptsache zu Getreideverladungen nach Berlin Verwendung. / Breslau, den 23. 7. 26. Ohne besondere Ereignisse, bei gutem vollschiffigem Wasser hat sich der gesamte Betrieb in der Berichtswoche abgewickelt. Die starke Nachfrage nach Kahnraum hat die Frachten bei dem äußerst geringen Kahnbestand (in Coselhafen am 23. 7. nur 94 Kähne) weiter anziehen lassen. Wenn auch 200 Kähne Ransern zu Berg passierten (darunter 121 beladene), dürfte eine wesentliche Aenderung für die allernächste Zeit nicht zu erwarten sein. In Coselhafen schwammen 128 Fahrzeuge mit rd. 48 000 t Kohlen und diversen Gütern ab, von Breslau wurden 340 zu Tal gemeldet. / Aus Stettin sind mehrere Leerzüge der Kleinschiffahrt herausgedampft, obgleich mehrere Erzdampfer eingetroffen und weitere größere Erzmengen in den nächsten Tagen zu erwarten sind. / In Hamburg ist wieder etwas mehr Kahnraum, besonders offene Fahrzeuge, vorhanden, die Nachfrage nach Verladungen für Oderstationen aber äußerst schwach. / Breslau, den 30. 7. 26. Der gute Wasserstand der Oder hat infolge wiederholter Niederschläge im ganzen Odergebiet auch die letzte Juliwoche unverändert angehalten, sodaß die Fahrzeuge voll ausgelastet werden konnten. Die Nachfrage nach Kahnraum ist weiter groß. Die Bergbewegung stark. / Breslau erreichten zu Berg 149 beladene und 132 leere Kähne, weitere zahlreiche Bergzüge, leer und beladen, sind von Fürstenberg bezw. Stettin unterwegs. / Der Kohlenumschlag in Breslau-Pöpelwitz und Stadthafen, sowie in Coselhafen hielt sich entsprechend dem verfügbaren Kahnraum ungefähr auf der Höhe der Vorwoche, von Coselhafen schwammen 111 Fahrzeuge mit rd. 44 000 t Ladung ab, durch Ransern wurden 234 Talkähne gemeldet. / In Stettin wurden verschiedene Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Das Hamburger Geschäft ist nach wie vor still. Kahnraum wieder reichlich vorhanden offenen Kähne sind teilweise leer herausgeschleppt worden.

Wasserstände:

Datum	Ratibor	Dyhernfurth	Neiße/Wartha:
26. 6.	—	—	+ 0,50 m
27. 6.	5,02 m	4,74 m	—
	(Höchststand 5,12 m)		
1. 7.	2,54 m	4,34 m	—
2. 7.	—	—	+ 0,86 m
3. 7.	3,24 m	3,83 m	+ 2,— m
6. 7.	2,76 m	4,35 m	—
7. 7.	3,02 m	4,39 m	—
9. 7.	—	—	+ 0,80 m
10. 7.	2,14 m	4,15 m	+ 0,68 m
11. 7.	3,56 m	3,77 m	—
16. 7.	—	—	+ 0,40 m
17. 7.	2,20 m	2,98 m	+ 0,44 m
18. 7.	2,02 m	3,19 m	—
23. 7.	—	—	+ 0,30 m
24. 7.	1,58 m	2,57 m	+ 0,24 m
25. 7.	1,50 m	2,62 m	—
30. 7.	—	—	+ 0,36 m
31. 7.	2,68 m	3,30 m	—

Schiffsfrachten:

(in R.-Mark je Tonne, exkl. aller Nebenkosten als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr.)

Von	Breslau			Oppeln		Cosel Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für ganze Kahnladungen Steinkohle:								
Vom 26. 6. bis 2. 7 26	3,90	3,30	—	5.50 / 5,70	4,90 / 5,10	6,— / 6,20	5,40 / 5.60	8,40
„ 3. 7. „ 9. 7. 26	3,90 / 4,40	3,30 / 3,80	—	5,80 / 6,—	5,20 / 5,40	6,30 / 6,50	5,70 / 5,90	8,70
„ 10. 7. „ 16. 7. 26	5,30	5,80 / 6,—	8,50	6,—	6,30 / 6,50	6,50	6,80 / 7,—	10,80
„ 17. 7. „ 23. 7. 26	6,30	6,50	9,30	6,30	7,30	6,80	7,80	11,—
„ 24. 7. „ 30. 7. 26	6,30 / 6,50	6,30 / 6,50	9,30	7,—	7,30	7,50 / 7,70	7,80 / 8,—	11,—

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen traten entsprechende Zuschläge ein.

Ostpreußische Binnenschiffahrt. Der Monat April 1926 brachte der ostpreußischen Binnenschiffahrt eine Belebung. Dem Frachtverkehr dienten im Berichtsmonat folgende Dampferlinien:

Linie		
Königsberg—Labiau—Tilsit und Zwischenstat.	3 ×	wöchentl.
Königsberg—Tilsit—Ragnit (auch Heydekrug)	2 ×	„
Königsberg—Tapiau—Wehlau	2 ×	„
Königsberg—Memel	1 ×	„
Königsberg—Elbing	2 ×	„
Königsberg—Pillau—Kahlberg—Danzig	3 ×	„
Königsberg—Danzig	ca. 2 ×	„
Danzig—Königsberg—Kowno nach Bedarf	ca. 1 ×	„
Tilsit—Tawellningken	6 ×	„
Tilsit—Gilge	1 ×	„
Tilsit—Ruß	6 ×	„
Tilsit—Nidden—Schwarzort—Memel	1 ×	„
Tilsit—Karkeln	1 ×	„
Tilsit—Schmalleningken	2 ×	werktgl.
Ruß—Nidden	2 ×	wöchentl.
Nidden—Memel	2 ×	„
Nidden—Heydekrug	1 ×	„
Memel—Schwarzort	2 ×	täglich

Die Tourdampfer waren im allgemeinen gut beschäftigt, und hielt sich das Geschäft etwa in der gleichen Höhe des Vormonats. / Die Lage der ostpreußischen Kahnschiffahrt, die in den ersten Schiffahrtsmonaten eine sehr ungünstige war, erfuhr eine wesentliche Besserung. Zu Beginn des Monats setzte eine starke Nachfrage nach Kahnraum ein; gegen Ende des Monats kann sogar von Kahnraummangel gesprochen werden. Ein großer Teil der Fahrzeuge war in der Kohlenschiffahrt von Dirschau nach Danzig beschäftigt. Außerdem setzten umfangreiche Holzverschiffungen von den litauischen Memel-Stationen nach dem Hafen Memel ein. Die Kohlentransporte von Königsberg bezw. Memel nach Tilsit, Ragnit, sowie die Zelluloseverschiffungen von Ragnit bezw. Tilsit nach Königsberg und Memel hielten sich etwa auf der gleichen Höhe des Vormonats. Die Kahnfrachten zeigten, der Nachfrage entsprechend, steigende Tendenz.

Weichsel Im Weichselverkehr hat im Juni eine außerordentliche Belebung eingesetzt, sodaß man von einem Umschwung der Lage reden kann. Verher war Ueberfluß an Kahnraum vorhanden, die Schiffer hatten keine Beschäftigung, viele Fahrzeuge sind abgewandert — jetzt herrscht großer Mangel an Kahnraum. Noch im Mai war der Verkehr auf der Weichsel wesentlich kleiner als in der Vorkriegszeit, im Juli aber ist er mehrfach größer gewesen. Diese große Zunahme des Weichselverkehrs ist in der Hauptsache eine Folge der Belebung der polnischen

Kohlenausfuhr. Da man die polnische Kohle nicht mehr wie vorher nach Deutschland ausführen kann, so hat man ihr neue Absatzgebiete gewonnen, die hauptsächlich seewärts liegen – in Skandinavien, den Randstaaten, Italien usw. Dadurch nahm die Kohlenausfuhr über Danzig so zu, daß die Eisenbahnen seit Monaten überlastet sind. Dazu kam dann noch der englische Kohlenstreik, der die polnische Kohlenausfuhr emporschnellen ließ. Man mußte deshalb die Weichselwasserstraße zu Hilfe nehmen, weil die Eisenbahnanlagen in Danzig nicht mehr leisten können, und so begann man zunächst schon im Frühjahr über Dirschau mit Seeleichtern Kohle direkt seewärts zu verladen. Dieser Seeverkehr von Dirschau aus wurde, erleichtert durch günstigen Wasserstand, immer weiter vergrößert, sodaß im August gleichzeitig vier Seeleichter in Dirschau auf Ladung warteten. Vor allen Dingen aber hat die Weichsel auch als Binnenwasserstraße wieder Bedeutung erlangt, indem man alle größeren Bahnumschlagstellen an der Weichsel dazu benutzt hat, Kohlen in Binnenkähne umzuschlagen, die dann in Danzig in Seeschiffe umgeladen werden. Seit Anfang Juni werden in immer stärker werdendem Umfang Kohlen auf Weichselkähne umgeschlagen in Karlsdorf bei Bromberg, in Thorn, Graudenz und Dirschau. Diese Ausnutzung der Weichsel ist eine ganz naheliegende und natürliche, die Weichsel leistet damit das, wozu sie von Natur bestimmt ist: sie entlastet die Eisenbahn und kann bei genügender Leistungsfähigkeit der Wasserstraße auch die Transporte verbilligen. Das ist gegenwärtig allerdings nur wenig der Fall, weil die Strecken, die für den Wassertransport in Frage kommen, zu kurz sind. Immerhin ist der Strom wenigstens bis Thorn durch Preußen seinerzeit so gut reguliert, daß bei dem jetzigen guten Wasserstand Schiffe mit 300 t Ladung von dort abschwimmen können. Wie viel mehr aber könte die Wasserstraße leisten, wenn sie bis Warschau ausgebaut wäre und dort eine moderne Hafenanlage zur Verfügung stände! Man sieht jetzt wohl auch in Polen in maaßgebenden Kreisen ein, wie viel die Weichsel dem polnischen Wirtschaftsleben leisten kann, und deshalb wird neuerdings auch dort ernsthaft ein Ausbau der Weichsel erörtert. / Im Monat Juli sind mit Binnenschiffen insgesamt 53 400 t Kohlen weichselabwärts nach Danzig gekommen. Daneben hat auch die Holzbeförderung auf der Weichsel weiter zugenommen, und auch der Getreidetransport blieb noch nennenswert. Nach Danzig kamen stromab im Juli ohne die Personendampfer des Nahverkehrs 66 Dampfer, 275 Kähne und 3 Flöße. Der Floßverkehr war demnach auch weiter unbedeutend und viel kleiner als im vorigen Jahre. Der Güterverkehr aber war der größte, den die Weichsel wohl jemals in einem Monat erlebt hat. Außer Kohlen kamen noch stromab 6 371 t Getreide, 1 863 t Holzwaren, 796 t Zucker, 400 t Melasse und ca. 1 000 t andere Güter. Zusammen wurden stromab befördert ca. 64 000 t gegen 15 300 t im Juli 1913. / Stromauf bestand weiterhin Landungsmangel, sodaß fast alle Kähne leer von Danzig abgingen. Immerhin hat sich aber gegen Mai und Juni auch die Güterbeförderung in der Bergfahrt etwas vermehrt. Es gingen stromauf 71 Dampfer und 216 Kähne, die insgesamt 3 703 t Güter geladen hatten gegen 38 495 t im Juli 1913. Vor dem Kriege gingen bedeutende Mengen Kohlen die Weichsel aufwärts, heute kommen sie stromab. Besonders lebhaft war der Verkehr nach Warschau, wohin etwa 1 000 t Güter gingen. Recht stark war ferner der Güterverkehr nach Königsberg.

Donau, Main und Ludwigs—Donau—Main-Kanal

Juni 1926.

Ein- bezw. Ausladeort	Ankunftsverkehr zu Berg (Tonnen)	Ankunftsverkehr zu Tal (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Berg (Tonnen)	Abgangsverkehr zu Tal (Tonnen)
Regensburg	13 098,5	234	—	14 392
Deggendorf	337	—	—	2 724
Passau	3 660	60,5	3,5	4 254
Aschaffenburg[1])	45 371,5	1 239,5[2])	622,5	6 035[3])
Würzburg	654	1 348	1 127	5 156
Bamberg	1 590	—	—	1 732[4])

Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Getreide aller Art, Holz aller Art, Benzin und Sammelgüter befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenwaren, Sammelgüter, Chemikalien und Mehl und Mühlenerzeugnisse. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 35 574 t, davon Grenzeingangsverkehr 18 305 t, Grenzausgangsverkehr 17 269 t. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 45 671,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und Koks 42 782,5 t, Getreide aller Art 755,5 t, Sand, Ton und Porzellanerde 692,5 t und 477 t Steine aller Art. Zu Tal kamen 1 239,5 t, davon 1 212,5 t Sand und außerdem 960 t Floßholz an. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 6 035 t, hiervon hauptsächlich Schwefelkiesabbrände 3 529 t, Holz aller Art 1 018 t und 511 t Zellulose und außerdem 660 t Floßholz. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 6 544 t, in der Hauptsache Steinkohlen und Koks 2 591 t und Mehl und Mühlenerzeugnisse 2 256 t, der Abgangsverkehr zu Tal 5 156 t, hiervon 3 225,5 t Eisen und Eisenfabrikate, 1 153 t Holz aller Art und 512,5 t Getreide aller Art. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg mit 1 890 t, darunter 1 644 t Mehl, und einen Abgangsverkehr zu Tal mit 1 732 t, davon 1 130 t Getreide aller Art und außerdem 1 140 t Floßholz zu verzeichnen. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 81 141 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und Koks 46 235 t, 4 747 t Mehl, 1 260 t Getreide aller Art und 1 259 t Steine aller Art, sowie 1 173 t Sand, zu Tal 6 724 t Holz aller Art, 3 532 t Schwefelkiesabbrände, 3 796 t Zement, 2 608 t Eisen und Eisenfabrikate, 2 058 t Steine aller Art, 1 702 t Getreide aller Art, 1 419 t Sand und Kies und 713 t Zellulose und außerdem 17 760 t Floßholz. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 2 478,5 t, zu Tal 5 765 t Schiffsgüter und 14 740 t Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 2 042 t, zu Tal 2 492 t Schiffsgüter und 5 382 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 2 013 t, zu Tal 2 034 t Schiffsgüter und 4 311 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Mehl, Getreide, Holz und Steine aller Art. / Auf dem Ludwigs-Kanal befaßte sich der Verkehr hauptsächlich mit Sand, Kies und Holz aller Art. In Kelheim gingen 388 t Güter und 24 t Floßholz ab, in Nürnberg kamen 306 t an und durch die Schleuse Bamberg gingen 2 216,5 t Floßholz in den Main über. Auf sonstigen am Ludwigs-Kanal gelegenen Hafen- und Ländeplätzen kamen 1 225 t an.

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mit enthalten.
[2]) Hierzu 960 t Floßholz.
[3]) Hierzu 660 t Floßholz.
[4]) Hierzu 1 140 t Floßholz.

VERKEHRSSTATISTIK

Hafen zu Worms

Der Gesamtverkehr im II. Vierteljahr 1926 betrug:

1926	Zu Berg				Zu Tal				Gesamtverkehr der Güter in Tonnen
	Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	Personenboote	Güterboote	Segelschiffe	Güter in Tonnen	
Zufuhr	59	140	273	83 857	72	134	88	979	84 836
Abfuhr	59	140	140	355	72	134	221	18 041	18 396
Zusammen	118	280	413	84 212	144	268	309	19 020	103 232
Zufuhr 1925	42	126	336	85 015	83	127	65	2 978	87 994
Abfuhr 1925	42	126	150	380	83	127	251	20 404	20 784
Zusammen 1925	84	252	486	85 396	166	254	316	23 382	108 778
Mithin gegen 1925 mehr	34	28	—	—	—	14	—	—	—
Mithin gegen 1925 weniger	—	—	73	1 184	22	—	7	4 362	5 546

Schiffs-Verkehr im Rheinhafen zu Karlsruhe im I. Halbjahr 1926.

	Güterboote					Schleppkähne					Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtzahl der Güter in Tonnen	Bemerkungen
	Anzahl				Güter in Tonnen	Anzahl				Güter in Tonnen			
	im Ganzen	darunter				im Ganzen	darunter						
		Ankunftsladung	Restladung	leer			Ankunftsladung	Restladung	leer				
a.) Ankunft:													
zu Berg	94	—	—	—	9 087	774	—	—	35	610 692	868	619 779	
zu Tal	26	—	—	—	75	106	—	—	17	11 201	132	11 276	
Summe a)	120	—	—	—	9 162	880	—	—	52	621 893	1 000	631 055	
b.) Abgang:													
zu Berg	58	—	—	—	1 378	82	—	—	46	32	130	32	
zu Tal	76	—	—	1	7 708	691	—	—	535	66 471	777	75 557	
Summe b)	134	—	—	1	9 086	773	—	—	581	66 503	907	75 589	
Summe a)	120	—	—	—	9 162	880	—	—	52	621 893	1 000	631 055	
Zusammen i. I. Halbjahr 1926	254	—	—	1	18 248	1 653	—	—	633	688 396	1 907	706 644	

Verkehr in den Häfen in Wanne-Eickel im Monat Juli 1926.

Westhafen:

Eingegangen bel. 8
„ leer 466 = 474 (405) Schiffe
Ausgegangen bel. 429
„ leer 6 = 435 (361) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	246 957,7 t	(222 797,—t)
sonst. Güter	5 376,9 t	(273,—t)
	252 334,6 t	(223 070,—t)

Osthafen:

Eingegangen bel. 43
„ leer 46 = 89 (41) Schiffe
Ausgegangen bel. 46
„ leer 43 = 89 (41) „

Güterumschlag:		
Brennstoffe	18 315,—	(4 438,— t)
Sonst. Güter	15 117,6	(8 876,2 „)
	33 432,9	(13 314,2 t)

In und aus der Richtung sind umgeschlagen:

Duisburg (Inland)	38 707,— t	(33 983,— t)
Duisburg (Ausland)	159 401,2 „	(139 650,5 „)
Emden	56 316,— „	(38 005,7 „)
Bremen	23 012,— „	(5 417,— „)
Hannover	8 331,— „	(19 328,— „)
	285 767,2 t	(236 384,2 t)

Kleinbahnverkehr:

Zechenanschlüsse	231 069,7 t	(215 805,— t)
Zufuhr üb. d. Reichsbahn	31 726,— „	(13 626,— „)
Abfuhr üb. d. Reichsbahn	24 642,— „	(14 520,— „)
Lokalverkehr	29 210,— „	(34 892,— „)
	316 647,7 t	(278 843,— t)

PERSÖNLICHES

Dr. Ing. e. h. Blümcke †. Der langjährige Direktor der Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft Mannheim, Dr. Ing. e. h. Richard Blümcke, ist am 4. Juni im 78. Lebensjahre in Mannheim gestorben. Er gehörte zu den Begründern der Schiffbautechnischen Gesellschaft, wurde von der Technischen Hochschule Karlsruhe mit dem Ehrendoktor Ingenieur ausgezeichnet und war Ehrenmitglied des Mannheimer Bezirksvereins des Vereins Deutscher Ingenieure.

BUCHBESPRECHUNGEN

Handbuch für die deutsche Handelsmarine.

Das allen Seeschiffahrtskreisen aus der Vorkriegszeit wohlbekannte, für amtliche Zwecke hergestellte „Handbuch für die deutsche Handelsmarine“ soll in diesem Jahre zum ersten Male seit 1914 wieder der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Bei der ungeheuren Umwälzung im Bestande der deutschen Handelsflotte in er Nachkriegszeit ist das Buch von Grund aus neu bearbeitet worden. Seinen Hauptbestandteil bilden die alphabetischen Listen der deutschen Schiffe, getrennt nach Dampf-, Motor- und Segelschiffen, für die Angaben über Heimathafen, Verwendungs- und Bauart, Raumgehalt, Abmessung, Maschinen und Kessel, Baujahr, Baustoff, Reederei und Bemannung aufgenommen sind. Diese Angaben beruhen auf den Eintragungen in die amtlichen Schiffsregister. Sie bieten nach sorgfältiger amtlicher Ueberprüfung in der neuen Zusammenstellung ein zuverlässiges Nachschlagewerk für alle an der deutschen Seeschiffahrt beteiligten Kreise. Durch Fortlassung entbehrlicher Teile des früheren Handbuches ist der Umfang des Werkes bei dieser erstmaligen Herausgabe nach so langer Zeit etwas verringert worden, um den Preis des Buches für weiteste Abnehmerkreise erträglich zu gestalten. Jedoch werden die wichtigsten Teile, wie z. B. das Verzeichnis der auf die Seeschiffahrt bezüglichen Reichsgesetze pp., ferner das Verzeichnis der amtlich oder im amtlichen Auftrage herausgegebenen, auf die Seeschiffahrt bezüglichen Bücher, Zeitschriften pp., sowie das für die Seefahrer besonders wichtige Verzeichnis der Seebehörden innerhalb des Reichsgebiets, ferner das Verzeichnis der Reichs- und Dienstfahrzeuge, und ein Verzeichnis der Auslagestellen der Nachrichten für Seefahrer bei den Konsulaten im Auslande und schließlich eine Liste der deutschen Heimathäfen mit Bezeichnung ihrer zugehörigen Schiffsregisterbehörden nach gänzlicher Neubearbeitung im Handbuch zu finden sein. / Die Zugänglichmachung des amtlichen Werkes für den allgemeinen Gebrauch durch Drucklegung kann nur erfolgen, wenn hierfür eine genügende Anzahl von Abnehmern gesichert ist. Der Verlag von Walter de Gruyter & Co. in Berlin W 10, Genthiner Straße 38 hat sich unter dieser Voraussetzung zur Uebernahme des Druckes bereit finden und eine Subskriptionseinladung auf das Buch ergehen lassen. Es liegt im Interesse der Besteller des Buches, mit dem Druck sobald wie möglich beginnen zu können und daher Bestellungen auf dasselbe an vorgenannte Firma möglichst umgehend zu bewirken. Der Preis des Buches wird sich auf etwa 30,— RM. stellen. Es ist beabsichtigt, das Buch durch Herausgabe von Nachträgen längere Zeit gebrauchsfähig zu erhalten.

Die Rhein—Ruhr-Häfen. Ein Führer. Herausgegeben vom Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein e. V., Duisburg. 127 Seiten mit vielen Abbildungen und graphischen Darstellungen. „Rhein“-Verlags-G. m. b. H., Duisburg 1926. Preis brosch. 2,40 RM.

Für die Besichtigung der Rhein—Ruhr-Häfen, der größten Binnenhäfen der Welt, stand bisher ein geeigneter Führer, eine zusammenfassende Darstellung, die dem Besucher ein anschauliches Bild von den Häfen, ihrer Entwicklung, Bedeutung und ihren Einrichtungen geben konnte, nicht zur Verfügung. Einer dankbaren Aufgabe hat sich daher der Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverein in Duisburg unterzogen, indem er mit Unterstützung der Hafenverwaltung und des Herrn Oberbürgermeisters der Stadt Duisburg einen derartigen Führer vorbereitete. Das Werk liegt nunmehr vor. In gefälliger, vornehmer Ausstattung bringt es auf etwa 130 Seiten, versehen mit reichem Bildmaterial, alles Wissenswerte über die Häfen. Eine geschichtliche Einführung zeigt dem Leser, wie die Häfen sich aus ihren ersten Anfängen zu der heutigen Größe entwickelt haben. Im II. Teil wird die heutige Bedeutung der Häfen eingehend geschildert, während der III. Teil eine ausführliche Rundfahrt durch die Häfen mit Angabe aller sehenswerten Einrichtungen enthält. / In einem statistischen Anhang wird die Verkehrsentwicklung, sowie der Umschlag in den wichtigsten Güterarten vor und nach dem Kriege dargelegt. Eine Uebersicht über die Verwaltung der Häfen, ein Verzeichnis der Hafenanlieger und ein guter Uebersichtsplan vervollständigen das Werk.

Schiffahrt- und Hafenverkehr in den Rhein-Ruhr-Häfen im Jahre 1925. Bearbeitet und herausgegeben von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort.

Der Bericht gibt neben den allgemeinen Verkehrszahlen — auszugsweise wiedergegeben auf Seite 330 dieser Nummer — noch weitere wissens-

werte Aufschlüsse über die beförderten Güterarten, ferner über die Verkehrswege, über den Getreideverkehr in allen wichtigen Rheinhäfen (auch am Mittel- und Oberrhein), erstmalig über den Güterverkehr auf dem Rhein—Herne-Kanal. Auch die Entwicklung der Frachtsätze, Tagesmieten und Schlepplöhne wird statistisch dargetan, da nur im Zusammenhang mit diesen die Wirtschaftlichkeit des Umschlagsverkehrs richtig verstanden werden kann. / Firmen, die an den Fragen des Schiffahrts- und Hafenverkehrs Interesse nehmen, können das statistische Heft durch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort für Mk. 2,50 beziehen.

Deutschland und der Völkerbund. Herausgegeben von der Deutschen Liga für Völkerbund. Mit einer Einführung von Reichsaußenminister Dr. G. Stresemann, ca. 220 Seiten Oktav, in mehrfarbigem Kartonumschlag, M. 4,80. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Die Publikation der Deutschen Liga für Völkerbund, in der zum ersten Male die durch unser Eintrittsgesuch aufgeworfenen Probleme einer eingehenden Untersuchung unterzogen werden, beleuchtet alle mit dem Völkerbund und dem Locarno-Pakt zusammenhängenden Fragen vom deutschen Standpunkt aus unter den verschiedensten Gesichtspunkten. Prominente Vertreter des Geistes-, Wirtschafts- und politischen Lebens kommen mit erfreulicher Sachlichkeit zu Wort. Chefredakteur Geheimrat Dr. Kuenzer, Reichstagspräsident Paul Löbe und Staatssekretär z. D. Freiherr von Rheinbaben würdigen die allgemeine Bedeutung des Völkerbundes für Deutschland. Oberregierungsrat z. D. Dr. Hans Simons erörtert in seltener Voraussicht — das Buch ist vor der letzten Völkerbundstagung zusammengestellt worden — die Vorteile einer regionalen Gliederung des Völkerbundes und der Leiter des Instituts für auswärtige Politik, Professor Dr. Mendelssohn-Bartholdy zeigt die Entwicklungslinie auf, die von Versailles nach Locarno führt. Domkapitular Prälat Dr. Kaas, Professor Dr. Richter und Geheimrat Dr. Kuenzer befassen sich mit der ethischen und religiösen Seite des Völkerbundes, während die Namen Graf Bernstorff und Regierungspräsident a. D. Dr. Junghann für eine grundlegende Darstellung des für Deutschland so wichtigen Minderheitenproblems bürgen. Neben Kommerzienrat Röchling, dem bekannten Saarindustriellen, Graf Max Montgelas und Landgerichtsdirektor Dr. Loening, die mit dem anerkannten Gewicht ihrer Fachautorität das Saargebiet, Abrüstungs- und Danziger Fragen behandeln, sind die Völkerrechtler Professor Dr. Kraus, Professor Dr. Strupp und Dr. Wehberg mit ebenso allgemeinverständlichen wie wissenschaftlich bedeutenden Beiträgen über rechtlich bedeutsame Völkerbundsprobleme vertreten, von denen die Behandlung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes anläßlich der amerikanischen Beitrittserklärung noch besondere Aktualität gewinnt. Außer diesen wichtigen, von berufener Feder bearbeiteten Spezialproblemen werden auch allgemein interessante Fragen wie etwa die Aufgaben und Organe des Völkerbundes oder Artikel 16 der Völkerbundssatzung eingehend behandelt. So kann man dem Buch, in dem auch der Wortlaut des Locarnovertrages und des Völkerbundsstatuts nicht fehlen, nur weiteste Verbreitung wünschen.

Die deutsche Wirtschaft. Ein Handbuch zum Aufbau. Aus der Praxis für die Praxis. Herausgegeben von Dr. Alfred Bozi, Geh. Justizrat in Bielefeld, und Otto Sartorius, 1. Syndikus der Industrie- und Handelskammer Bielefeld. Mit 80 Bildnissen deutscher Wirtschaftsführer. Verlag Reimar Hobbing, Berlin 1926. Preis M. 24,—.

Ein Werk von eminenter Bedeutung, das eine Grundlage für die Lösung der großen Probleme bildet, die sich aus dem Ringen um den Wiederaufstieg Deutschlands ergeben. In 32 Kapiteln behandeln hervorragende Sachkenner die einzelnen Gebiete der deutschen Wirtschaft, in kluger Auswahl der Stoffgebiete und in übersichtlicher und anschaulicher Form, unter Herausarbeitung der trotz aller Tagesströmungen unabänderlichen wirtschaftlichen Grundgesetze. Das Werk ist für die Praxis bestimmt, es richtet sich nicht allein an die Fachleute, Parlamentarier, Gewerkschaftler usw., sondern auch an die am Produktions- und Verteilungsprozeß nur mittelbar beteiligten Kreise, die Beamten, Angestellten freier Berufe usw., kurz an die Gesamtheit des deutschen Volkes.

VDMA Verein Deutscher Maschinenbau-Anstalten und seine Mitglieder 1926. 875 Seiten. Preis M. 25,—. VDI-Verlag, Berlin.

Der Grundgedanke dieses glänzend ausgestatteten Werkes, das nicht nur ein Verzeichnis der Mitglieder und Erzeugnisse des Vereins deutscher Maschinenbauanstalten enthält, sondern auch einen Ueberblick über seine Organisation und Ziele bietet, liegt darin, Bekanntschaft und Vertrauen zwischen Verbrauchern und Erzeugern deutscher Maschinen herzustellen und zu befestigen. Das Werk enthält u. a. eine Darstellung der Organisationen des VDMA, Briefanschriften, Telegrammadressen der Mitgliedsfirmen, Verzeichnis der Hersteller für gewünschte Maschine, alphabetische Verzeichnisse aller Maschinen in sieben verschiedenen Sprachen, Uebersicht über die Hersteller Maschinen sowie Beschreibungen und Abbildungen der letzteren usw.

Verhandlungen des XIII. Deutschen Seeschiffahrtstages. Brosch. 114 S.

Der Deutsche Nautische Verein (Verband Deutscher Seeschiffer-Vereine) hat auch die Verhandlungen des am 22. März 1926 im Bürgerschaftssaal des Rathauses zu Lippe stattgefundenen XIII. Deutschen Seeschiffahrtstages — über den auszugsweise in der Aprilnummer der „Z. f. B.“ Seite 147/148 berichtet wurde — in Buchform erscheinen lassen. Neben der wörtlichen Wiedergabe der Vorträge und der Diskussion enthält die Broschüre die Niederschrift über den 52. Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins, den Geschäftsbericht des Gesamtvorstandes des Deutschen Nautischen Vereins über das Geschäftsjahr 1925/26, sowie die Satzungen nach dem neuesten Stande.

Verwaltungsbericht der See-Berufsgenossenschaft über das Geschäftsjahr 1925.

Dem Bericht entnehmen wir, daß im Schiffsregister am Schlusse des Jahres 1924 3 057 Schiffe eingetragen waren, und Ende 1925 ein Bestand von 3 058 Schiffen verblieben ist. Hiervon 1 128 Dampfer, 330 eiserne und 264 hölzerne Segelschiffe, 282 Segelschiffe mit Hilfsmotor, 400 Fischdampfer und 225 Leichter. Der Brutto-Raumgehalt sämtlicher am Jahresschluß eingetragener Fahrzeuge stellte sich auf 3 052 069,5 Registertons (gegen 2 991 672,0 Registertons Ende 1924). / Als Betriebsunfälle kommen höchstens 2 386 (gegen 2 182 im Jahre 1924) in Frage. Von den im Jahre 1925 zur Meldung gekommenen 188 Todesfällen sind 86 Fälle auf den Totalverlust bezw. die Verschollenheit von Schiffen zurückzuführen. Die Gesamtumlage, die sich im Jahre 1924 auf RM. 1 399 078,83 belief, stellt sich für das Berichtsjahr auf RM. 2 565 441,59, mithin mehr RM. 1 166 362,76. Der Beitragsfuß für die Genossenschaft hat betragen in 1924 1,76 Pfg., in 1925 stellt er sich dagegen auf 2,63 Pfg. für eine Mark Heuer.

Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre. Von Sir William M. Acworth. Kommandeur des Sterns von Indien, Magister Artium. Vom Verfasser unter Mitwirkung von W. T. Stephenson, Baccalaureus A., Lektor für Transportwesen an der Universität London, durchgesehene und vermehrte Neuauflage. Aus dem Englischen übertragen von Dr. Heinrich Wittek, Eisenbahnminister a. D. 200 Seiten, 1926. Preis 13,30 Schilling, 7,80 RM., geb. 15,30 Schilling, 9,— RM. Verlag Julius Springer, Wien.

Das nunmehr in deutscher Uebertragung der Neuauflage des englischen Originals erschienene, in seiner Erstauflage (1904) als Unterrichtsbehelf für die Hörer der Londoner Schule für Volkswirtschaft bestimmte Acworth'sche Handfuch verdankt seine Entstehung dem Bestreben, die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung und praktischer Erfahrung in den wirtschaftlichen Belangen des Eisenbahnwesens zu verbreiten und dadurch zu fortschreitenden Verbesserungen im allgemein volkswirtschaftlichen Interesse anzuregen. / Die in frischer, lebendiger Darstellungsweise geschriebenen „Grundzüge“ sind kein trockenes Lehrbuch, sondern eine Reihe sich eng aneinander schließender anziehender Essays, deren Unterlagen dem tatsächlichen Verkehrs- und Geschäftsleben entnommen und wirkungsvoll zur Geltung gebracht sind. / Gleiche Vorzüge zeichnen die Neuauflage des Buches aus, die nunmehr in deutscher Uebertragung durch den vormaligen k. k. Eisenbahnminister Dr. Heinrich Wittek erschienen ist. Die Neuauflage ist noch von Sir Acworth, der im April 1925 aus dem Leben schied, unter Mitwirkung des Lektors an der Universität London W. T. Stephenson durchgesehen und überarbeitet, mit den neuesten statistischen Angaben, sowie den Erfahrungen des Weltkrieges bereichert und in ihrem die parlamentarische Eisenbahnpolitik in England behandelnden Teile bis zur Gegenwart fortgesetzt. / Acworth's „Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre“ gewähren einen lehrreichen Einblick in die Eisenbahnverhältnisse Großbritanniens und der Vereinigten Staaten. Die Darstellungsweise zeigt Mentalität und Methodik eines hervorragenden Forschers und Fachschriftstellers aus dem Mutterlande der Eisenbahnen, der dessen Eigenart typisch verkörpert.

Leitfaden für den Verkehrsdienst. Heft I. Das Tarifwesen von Dr. jur. Moormann, Regierungsrat, Mitglied der Reichsbahndirektion Altona. Dritte Auflage. Berlin 1926. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 70 Seiten. Kartoniert 2 RM.

Das vorliegende Buch knüpft an die vor etwa 20 Jahren von der damaligen preußischen Staatseisenbahnverwaltung für den Unterricht ihrer Anwärter herausgegebenen Leitfäden an, geht aber, sowohl hinsichtlich der Beherrschung des Stoffes, wie auch dem Umfange nach über die frühere Fassung hinaus. Das Buch ist nicht nur ein Leitfaden für Eisenbahner, auch Spediteure, Handel- und Gewerbetreibende werden in ihm eine belehrende Stütze für die Handhabung ihres Gewerbes finden. / Zur Erleichterung des Nachschlagens ist ein ausführliches Sachverzeichnis beigefügt. / Wie sehr das Werkchen seinen Zweck erfüllt, beweist die Notwendigkeit der bereits erschienenen dritten Auflage schon wenige Monate nach Erscheinen des Buches. Abgesehen von einigen Aenderungen, die dem neuesten Stande angepaßt wurden, konnte es bei einem unveränderten Nachdruck der ersten beiden Auflagen bleiben.

Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß. Ein Ueberblick über Entstehung, Verfassung, Aufgaben und Wirken der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft von Dr. jur. Adolf Sarter, Reichsbahndirektionspräsident und Dr. jur. Theodor Kittel, Ministerialrat a. D., Reichsbahndirektor, Mitglied der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Zweite erweiterte Auflage. Berlin 1926. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn. 108 Seiten. 2,50 RM.

Das Buch behandelt in der Einleitung kurz die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland, beleuchtet ausführlich die rechtliche Stellung der neugebildeten Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, ihre Verfassung (Vorstand, Verwaltung), ihre finanziellen Grundlagen und ihre Finanzgebahren, ihre Betriebsorganisation, ihr Betriebsmonopol (Privat- und Kleinbahnen), ihr Verhältnis zur Reichsregierung usw. Da die Verfasser bei der Entstehung des Reichsbahngesetzes an maßgebender Stelle mitgewirkt haben, so erscheinen sie besonders berufen, der Allgemeinheit die genaue Kenntnis vom Wesen der Reichsbahn-Gesellschaft zu vermitteln. Das Buch ist allgemein verständlich geschrieben und wird Interesse und Beachtung bei allen Kreisen finden, ist doch die Kenntnis vom Wesen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft nicht nur für den Kaufmann, für den Industriellen und Gewerbetreibenden eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sondern gehört heute zur Allgemeinbildung eines jeden Deutschen. Schon deshalb ist diesem Buche die größte Verbreitung zu wünschen.

46. Vollversammlung des Deutschen Industrie- und Handelstages.

In der om Deutschen Industrie- und Handelstag, Berlin herausgegebenen Schriftenreihe „Verhandlungen des Deutschen Industrie- und Handelstages“ ist als Heft 8, 1926 der Bericht über die am 28. April 1926 in Berlin stattgefundene 46. Vollversammlung erschienen. Er enthält u. a. die wörtliche Wiedergabe der Vorträge „Zur gegenwärtigen Wirtschaftslage Deutschlands“ (Reichsminister a. D. Hamm, Berlin), „Rationalisierung und ihre Wirtschaftsformen“ (Präsident Dr. Ing. e. h. C. F. von Siemens, Berlin), und „Europäische Probleme“ (Prof. Dr. Blaustein, Mannheim).

Verein der deutschen Zuckerindustrie, Berlin. Bericht des Vereinsdirektoriums für das Geschäftsjahr 1925/26.

Auf verhältnismäßig knappem Raume ist in umfassender Weise ein Bild über die Lage der deutschen Zuckerindustrie und den großen Komplex der vom Verein im Berichtsjahre bearbeiteten Materien gegeben. Von besonderem Interesse ist die Stellungnahme des Vereins zu der Tarifpolitik der Reichsbahn. Aus dem Bericht geht hervor, daß bei der Aufstellung des Entwurfes eines Güterverzeichnisses der Reichsbahnenwasserstraßen der Verein hinsichtlich der ihn interessierenden Güter Verbrauchszucker, Rohzucker und Zuckerrüben mit Erfolg mitgearbeitet hat.

Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Kiel über das Geschäftsjahr 1925.

Der Bericht gibt ein anschauliches Bild von der Wirtschaftslage des Kieler Kammerbezirkes, unter besonderer Berücksichtigung der allgemein wirtschaftlichen Entwicklung des vergangenen Jahres.

Jahresbericht der Industrie- und Handelskammer zu Neuß über das Geschäftsjahr 1925. Geh. 38 Seiten.

Der Tätigkeitsbericht der Kammer besagt in dem Abschnitt „Verkehrsfragen" u. a., daß die Kammer in den verschiedenen Besprechungen, welche mit den Interessenten aus dem Aachener Gebiete über die Frage des Aachen—Rhein-Kanals stattgefunden haben, immer wieder betont hat, wie groß ihr Interesse daran sei, daß die Mündung dieses Kanals bei Neuß in den Rhein flösse. Die Wurm- und Indekohlenbergwerke sind an diesem Plane wesentlich interessiert, da ihre Unternehmungen am Oberrhein gegenüber der holländischen und der Ruhrkohle nicht mehr konkurrenzfähig sind, sie bemühen sich deshalb bei der Reichsbahngesellschaft um einen Ausnahmetarif für den Neußer Hafen, ein Antrag, der im Interesse der Stadt die weitgehendste Unterstützung mehrerer Kammern findet.

Bericht der Handelskammer für das Memelgebiet für das Jahr 1925.

Der Bericht, der ein anschauliches Bild von der Wirtschaftslage des Memelgebietes gibt, ist in zwei Hauptteile gegliedert: Im ersten Teil finden wir Aufsätze über die allgemeine Lage, allgemeine Verkehrs-, Wirtschafts- und Zollfragen, der zweite Teil enthält Berichte einzelner Geschäftszweige, getrennt nach Industrie, Reederei, Handel und Einzelhandel. Besonderes Interesse dürfte der Bericht des Verbandes der Holzindustriellen über das Problem der Flößung auf dem Memelstrom finden, der u. a. darlegt, daß die Holzflößung auf dem Memelstrom auf 10% der Friedensmenge herabgemindert ist. Bei der Binnenschiffahrt weist das Berichtsjahr 1925 zwar einen erheblichen Fortschritt gegen das Jahr 1924 auf, erreicht aber auch erst ungefähr die Hälfte des Vorkriegsverkehrs.

Bericht über die Tätigkeit des Rigaer Börsenkomitees im Jahre 1925.

Der äußerst anschauliche Bericht, in dem auch die Verkehrsfragen ausführlich behandelt werden, enthält u. a. ein Verzeichnis der Preise für die wichtigsten Export- und Importwaren im Jahre 1925, eine Darstellung des Frachtenmarktes sowie eine Uebersicht über die monatlichen Durchsichtskurse an der Rigaer Börse.

Zur Frage der hypothekarischen Beleihung von Wasserkraftanlagen. Mitteilungen des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes E. V. Nr. 15, 1926, im Selbstverlage des Verbandes, Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Straße 50. Din-Okt. 39 S., Pr. 0,50 M.

Das vorliegende Heft enthält Aufsätze von Galland, Peltzer, Sternberg und Kisker über die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen der Verpfändung von Wasserkraftanlagen; insbesondere wird die Frage erörtert, ob die Wasserkraftanlagen, deren Beleihung von den Hypothekenbanken unter Hinweis auf § 12 des Hypothekenbankgesetzes bisher abgelehnt wird, durch entsprechende Auslegung des Hypothekenbankgesetzes durch die Aufsichtsbehörden beleihungsfähig gemacht werden können, oder ob dazu eine Aenderung der maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen erforderlich erscheint. Im Interesse der Wasserkraftbesitzer, die in ihren Wasserbauten oft hohe Beträge festgelegt haben, sowie auch zur Förderung des weiteren Ausbaues der Wasserkräfte Deutschlands erhebt der Deutsche Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verband die in der heutigen Zeit mit ihrer Kreditnot naheliegende Forderung auf Herbeiführung der hypothekarischen Beleihungsfähigkeit der Wasserkraft.

Bericht über internationale Sozialpolitik.

Zu diesem Thema hat das Präsidialmitglied des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie, Generaldirektor Dr. Fick, Würzburg, auf der diesjährigen Hauptversammlung des Hansa-Bundes ein außerordentlich beachtliches Referat gehalten, das nunmehr in erweiterter Drucklegung als Flugschrift des Hansa-Bundes vorliegt. Die Flugschrift kann von der Geschäftsstelle des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 36, gegen Einsendung eines Betrages von 0,10 Mark bezogen werden. Bei Bestellungen von 50 Exemplaren und mehr wird Einsendung eines Betrages von 0,06 Mark pro Exemplar erbeten.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt.
Von Oberbürgermeister Dr. Most, M. d. R., Duisburg („Verkehrsrechtliche Rundschau", Berlin, Nr. 3 von 25. 3. 26).

Europas Binnenscheepvaart. Paris ist Frankreichs größter Hafen.
(„De Telegraaf", Amsterdam, Nr. 12 846 vom 1. 7. 26.)

Die Entwicklung europäischer Binnenwasserstraßen.
Von Sir Thoms Barclay („Hansa", Hamburg, Nr. 28 vom 10. 7. 26).

Dürfen wir heute Kanäle bauen?
Von Prof. Dr. Ernst Günther, Gießen („Deutsche Allgemeine Zeitung", Berlin, Nr. 323 vom 14. 7. 26).

Zusammenschluß im Transportgeschäft.
Von Dr. jur. Teubner, Berlin („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 27 vom 8. 7. 26).

Rationalisierung auf Kredit.
Von Dr. Landsberg, Berlin („Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", Berlin, Nr. 24 vom 17. 6. 26).

Reichswasserstraßenverwaltung.
Von Ministerialdirektor Ing. Ottmann, Berlin („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 18 vom 23. 4. 26).

Die Wasserstraßen und das Reich.
(„Hamburger Fremdenblatt", Nr. 195 a vom 17. 7. 26).

Die Kredithilfe für die Binnenschiffahrt. Zur Tagung des Hauptausschusses des Reichswasserstraßenbeirates.
(„Schiffahrts-Zeitung", Hamburg, Nr. 53 vom 3. 7. 26.)

Reichskredite für die deutschen Schiffshypotheken.
Von Dr. Werner Christ („Königsberger Allgem. Zeitung", Königsberg Nr. 292 vom 25. 6. 26).

Schiffsbeleihungsbanken und Werftindustrie (Oldenburgische Druckschrift).
(„Weser-Zeitung", Nr. 344 vom 30. 6. 26.)

Scheepscrediet en Verzekering.
(„De Telegraaf", Amsterdam, Nr. 12 843 vom 26. 6. 26.)

Englische Uebertreibungen.
(„Weser-Zeitung", Nr. 328 vom 22. 6. 26.)

Deutschland auf der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel 1926.
Von Reg.-Baurat Schütz, Frankkfurt a. M. („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 7 vom 20. 7. 26).

Die Baseler Ausstellung 1926.
Von Dr. Ernst Sutter („Deutsch-Schweizerische Wirtschaftszeitung", Zürich, Nr. 7 vom 5. 6. 26).

Die österreichische Sonderschau auf der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel
Von Ing. Erich Kurzel-Runtscheimer, Wien („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 7 vom 20. 7. 26).

Die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926.
Von Ing. Dr. Vaß, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien-München, Nr. 15 vom 1. 8. 26).

„Die schweizerische Schau" (Internationale Ausstellung Basel).
Von H. Roth, Beratender Ingenieur, Bern („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 7 vom 20. 7. 26).

Die Zentralkommission für die Rheinsfiffahrt und die Baseler Internationale Ausstellung.
Von P. Chargueraud-Hartmann („La Navigation du Rhin", Nr. 7 vom 15. 7. 26).

Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung im Jahre 1926.
Regierungsbaumeister a. D. A. Przygode („Börsen-Zeitung", Berlin, Nr. 344 vom 27. 7. 26).

Der Rhein als Verkehrsweg von Süden nach Norden.

Deutschland auf der Internationalen Ausstellung in Basel.
Von Ernst Wimmers-Sonderegger („Mainzer Anzeiger", Mainz, Nr. 179 vom 4. 8. 26).

Die Preußische Landesanstalt für Wasser-, Boden- und Lufthygiene im Laufe der Zeiten.
Von Prof. Dr. M. Beninde („Ein Vierteljahrhundert Preußische Landesanstalt für Wasser-, Boden und Lufthygiene", Berlin-Dahlem, 1901—1926).

Die Entwicklung des Versuchswesens im Wasserbau und der Plan der Walchensee-Anstalt.
Von Grantz, Berlin („Zentralblatt der Bauverwaltung", Nr. 26 vom 30. 6. 26).

Die Flutwelle in Flußmündungen und Meeresbuchten. Eine rechnerische Behandlung ihrer Geschwindigkeit, ihrer Strömungen und ihres Arbeitsvermögens.
Von Dr. Ing. H. Krey, Berlin („Zeitschrift für Bauwesen", Nr. von 1926).

Eisenbetonpfahlgründungen im Wasserbau.
Von Ministerialrat Justus Schubert („Die Wasserwirtschaft", Wien, Nr. 13 vom 1. 7. 26).

Bewegungen der Erdkruste und Wasserbau.
Von Ing. Dr. phil. Josef Stiny, o. ö. Professor a. d. Technischen Hochschule, Wien („Die Wasserwirtschaft", Nr. 11 und ff. vom 1. 8. 26).

Die neuzeitliche Entwicklung im Wasserturbinenbau.
Von Dipl. Ing. Hermann, Ravensburg („Südwestdeutschland", Nr. 6 vom Juni 1926).

Schiffshebewerke.
(„Schiffbau", Berlin, Nr. 14 vom 21. 7. 26.)

Holland und der Rheinsfiffbau.
Von Prof. E. Voßnack, Technische Hochschule Delft, Holland („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Anteil der Firma Gebr. Sachsenberg A.-G. Roßlau durch ihre Filialen Köln-Deutz und Stettin an der deutschen Binnenschiffahrt.
Von Ing. Klewitz, Roßlau/E. („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Christof Ruthof, Schiffswerft und Maschinenfabrik, Mainz-Kastel und Regensburg in ihrer Betätigung für Rhein- und Donauschiffahrt.
Von Dipl.-Ing. Adolf H. Hummel („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Etude sur le halage des bateaux par tracteurs électriques sur rails.
Von Georges Wil („La Navigation du Rhin", Nr. 6 vom 15. 6. 26).

Die Rheinfrage.
Von Dr. Ing. Bertschinger, Zürich („Neue Züricher Zeitung", Zürich, Nr. 1 244 vom 2. 8. 26).

Rhein-Umschlagsplätze von Duisburg bis Mainz. (Kurze Beschreibung der Häfen Duisburg, Düsseldorf, Reisholz, Neuß, Köln, Koblenz und Mainz.)
(„Der Schiffsfrachtendienst", Nr. 24 vom 28. 6. 26).

Wirtschaftsfragen am Oberrhein.
Von Bürgermeister Dr. Horster, Waldshut („Frankfurter Zeitung", Nr. 429 vom 12. 6. 26 und Nr. 449 vom 19. 6. 26).

Der Plan einer Wasserkraftanlage am Rhein bei Bingerbrück.
Von Reg. und Baurat Dr. Ing. Rich. Buchholz, Koblenz („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 6 vom 20. 6. 26).

Die Wasserstraßen in Holland.
Von Dr. L. R. Wentholt, Hoofdingenieur v/d Rijkswaterstaat („Die Rheinquellen", Nr. 6 vom Juni 1926).

La Navigation à travers l'enclave de Maastricht.
(„Neptune“, Nr. 324 vom 22. 6. 26.)
Het Mynbdryf in Nederland.
(„De Telegraaf“, Nr. 12 826 vom 9. 6. 26.)
Projet de loi approuvant le traité portant revision du traité signé à Londres le 19 avril 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas.
(„Chembre des Réprésentants Séance“, Belgien, Nr. vom 27. 5. 26.)
Le traité hollando—belge.
(„Neptune“, Nr. 318 vom 16. 6./18. 7. 26.)
Der Kampf um den holländisch-belgischen Vertrag.
(„Kölnische Zeitung“, Nr. 508 vom 11. 7. 26.)

FIRMENNACHRICHTEN

Westdeutsche Schiffahrts-Aktiengesellschaft, Düsseldorf. Die Firma hat ihren Sitz von Düsseldorf nach Köln (Agrippinawerft) verlegt, wo sich bereits seit längerer Zeit die Geschäftsleitung befindet.

Rheinisch-Westfälische Speditions-G. m. b. H., Duisburg. Das Stammkapital ist auf 625 000,— RM. umgestellt.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Die Bilanz für 1925 schließt auf beiden Seiten mit 455 000,— RM. ab. Auf der Aktivseite finden sich 399 000,— RM. als Darlehen für Schiffe. Auf der Passivseite wird das Aktienkapital mit 70 000,— RM. und 5 proz. Goldmark-Schiffsbriefe zu 327 000,— RM. ausgewiesen. Der Reingewinn von 981,— RM. wird vorgetragen. / In der Aufsichtsratssitzung wurden Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung genehmigt. Nach dem Bericht des Vorstandes konnte im Geschäftsjahre 1925 die Beleihungstätigkeit noch nicht wieder aufgenommen werden. Zwangsversteigerungen von Fahrzeugen, die durch die Bank beliehen sind, kamen nicht vor, auch brauchte die Bank zur Verhütung von Verlusten nicht übernehmen. Von den ausscheidenden Aufsichtsratsmitgliedern wurden Direktor Kuhn, Mannheim, und Hofrat Steyrer, München, auf ihren Wunsch hin nicht wiedergewählt. Neugewählt wurde Dr. Marx, Düsseldorf. (Siehe auch „Z. f. B.“ 1926/5 S. 208.)

Neckar-Akt.-Ges., Stuttgart. Zu der im Anzeigenteil der Juni-Sondernummer der „Z. f. B.“ veröffentlichten Bilanz- und Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1925 bemerkt die Neckar-Akt.-Ges. in ihrem Geschäftsbericht: „Der in der Bilanz als noch nicht eingefordert bezeichnete Teil der Kapitalerhöhung vom 16. Juni 1925 ist im neuen Geschäftsjahr einbezahlt worden. Die Zerlegung des Postens „Anlagen“ in Schiffahrtsanlagen einerseits, Wasserkraftanlagen andererseits ist in der vorliegenden Bilanz auch für die fertiggestellten Staustufen vor Abschluß der umfangreichen Abrechnungsarbeiten, insbesondere mit den Unternehmern, noch nicht möglich gewesen. Wie in den Vorjahren enthält der Posten wiederum den Saldo aus der Gewinn- und Verlustrechnung. Unsere Beteiligung bei der Württ. Landeselektrizitätsgesellschaft, Stuttgart (im Nennbetrage von RM. 120 000,—) und bei der Neckar-Elektrizitätsgesellschaft m. b. H., Heilbronn (RM. 2 400,—) ist gleich geblieben; bei der Großkraftwerk Mannheim A.-G. hat sie sich auf den Nennbetrag von RM. 440 000,— erhöht. Neu beteiligt haben wir uns mit RM. 110 000,— an der mit den Interessen und Aufgaben unserer Gesellschaft vielfach verbundenen Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.-G., Heilbronn durch Uebernahme der im Juni beschlossenen Kapitalerhöhung von RM. 240 000,— auf RM. 350 000,—. Der bei dem Posten „Wertpapiere“ auf 31. Dezember 1925 durch Kursrückgänge entstandene Verlust ist dem Zinsenkonto belastet worden, inzwischen übrigens annähernd wieder ausgeglichen. Die „Sonstigen Forderungen“ rühren insbesondere aus Vorauszahlungen an die Lieferanten und aus Stromlieferungen her. Die „Sonstigen Schulden“ sind im wesentlichen Guthaben von Unternehmern und Lieferanten. In den „Rückstellungen“ sind Beträge für die erheblichen mit der Aufwertung unserer Anleihe von 1921 zusammenhängenden Unkosten sowie für deren erstmals wieder für 1925 eintretende Verzinsung enthalten. Die Erhöhung des Betrages der „Bürgschaftsverpflichtungen“, die wir gegenüber den Anleihegläubigern der Großkraftwerk Mannheim A.-G. zusammen mit den übrigen Gründern und deren Rückbürgschaft übernommen haben, ist auf die Aenderungen der gesetzlichen Aufwertungsbestimmungen zurückzuführen. / In der Gewinn- und Verlustrechnung hat die Erhöhung der Posten „Zinsen“ und „Unkosten“ ihre Ursache in den oben zum Bilanzposten „Rückstellungen“ genannten Umständen; außerdem war für 1925 das Zinsenkonto noch einmal mit den Jahreszinsen für die Baudarlehen des Reiches und der Länder zu belasten. Die Betriebseinnahmen stellen den Gegenwert der bis 31. Dezember 1925 aus den Kraftwerken Schwabenheim und Kochendorf von uns abgegebene elektrische Energie dar.“



Bayerischer Lloyd, Schiffahrts-Akt.-Ges., Regensburg. In der am 30. Juni 1926 unter der Leitung des Vorstandes des Aufsichtsrates, Direktor der Deutschen Bank, Herrn Dr. E. G. von Stauß, abgehaltenen Hauptversammlung, in der 8 3.5 760 M. Namensaktien mit 6 000 Stimmen vertreten waren, wurde der in der Juninummer der „Z. f. B.“ Seite 262 mitgeteilte Abschluß genehmigt. Die Generalversammlung beschloß außerdem eine Aenderung der Satzung, durch die eine Erleichterung der Hinterlegungsvorschriften zwecks Ausübung des Stimmrechtes bei der Hauptversammlung bezweckt wird. Ferner wurde beschlossen, den Vorschriften der ungarischen Goldbilanzen-Verordnung entsprechend die ungarische Niederlassung der Gesellschaft mit einem Kapital von 60 000 Pengö (— ca. 45 000 M.) auszustatten. Der abtretende Aufsichtsrat wurde wiedergewählt und die Herren Ministerialrat Reichsbahndirektor Otto Morhart und Kommerzienrat Franz Siebe-Regensburg, langjähriger Direktor des Bayerischen Lloyds, neu gewählt. / Dem Berichte des Vorstandes entnehmen wir u. a., daß die Flotte des Bayerischen Lloyd am Ende des Geschäftsjahres 1925 16 Dampfer, 10 Motorgüterschiffe, 2 Motortankschiffe, 4 Tankkähne und 90 Warenboote mit zusammen 13 800 PS und rund 96 000 t Tragfähigkeit umfaßte. An sonstigen schwimmenden Objekten besaß die Gesellschaft 4 Schwimmkrane, 3 Anlegepontons und 1 Oelbunker. Außerdem standen 20 Tankkähne und 8 Motorgüterschiffe befreundeter Gesellschaften in Diensten des Bayerischen Lloyd. Durch die Fertigstellung von 5 Großmotorgüterschiffen wurde die Gesellschaft in die Lage versetzt, den fahrplanmäßigen beschleunigten Güterverkehr mittels 12 Linien zwischen den wichtigsten Donauhäfen von Regensburg bis Galatz aufrecht zu erhalten. Der Stückgutverkehr zu Tal, der infolge der geringen Exporttätigkeit der deutschen Industrie sich zunächst nicht in befriedigendem Umfange entwickeln konnte, belebte sich gegen die Mitte des Geschäftsjahres und erfreute sich bis zum Ende des Jahres regen Zuspruches seitens der Verfrachter. Der Bergverkehr entwickelte sich weniger günstig, da die großen rumänischen Cerealientransporte, die in früheren Jahren nach den bayerischen Donauumschlagshäfen gegangen waren, völlig ausblieben und auch nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der jugoslawischen Ernte in der Tschechoslowakei und in Oesterreich abgesetzt wurde. Größere Taltransporte von Getreide zeigten sich erst anfangs April, als Jugoslawien den größten Teil seines Maisvorrates donauabwärts über Braila und Galatz auszuführen begann. In den Sommermonaten ließ die Beschäftigung des Schlepp-Parkes zu wünschen übrig, da das Getreidegeschäft bereits gegen Mitte Juni abgewickelt war und sich erst wieder im Herbst sowohl in der Berg-, als auch in der Talrichtung belebte. Die Tankflotte war während der ganzen Schiffahrtsperiode durch Ausfuhr von Petroleumprodukten aus Rumänien vorteilhaft ausgenützt. Die frühzeitig eintretende starke Kälte zwang die Gesellschaft, schon anfangs Dezember den Verkehr stillzulegen, wodurch das Jahresergebnis nachteilig beeinflußt wurde. Die Fahrzeuge der Gesellschaft leisteten im ganzen 200 Millionen t/km. / In den ersten Monaten des neuen Schiffahrtsjahres ist eine ansehnliche Steigerung des Talverkehrs von bayerischen Stationen aus zu verzeichnen, die hauptsächlich auf die Einführung der deutschen Donauumschlagstarife zurückzuführen ist; da auch das jugoslawische Getreidegeschäft sich bisher gut entwickelt hat, dürften sich für das laufende Geschäftsjahr bessere Ergebnisse erwarten lassen. / Der Vorsitzende Dr. v. Stauß berichtete über die Lage der Gesellschaft. Das Unternehmen sei ein Opfer der Wirtschafts- und Absatzkrise geworden. Der Verlust entstand hauptsächlich durch die beträchtlichen Abschreibungen auf die Schiffe. Es sei erwogen worden, ob Abschreibungen in diesem Ausmaße nötig seien, zumal die Schiffsneubauten im Betrage von 16 Mill. nur mit 16 Mill. zu Buche stehen. Man sei aber übereingekommen, die traditionellen Dispositionen nicht zu unterbrechen und man hoffe, daß diese Art der Bilanzierung den künftigen Geschäftsjahren zugute komme. Ueber die Aussichten wurde berichtet, daß im laufenden Jahr eine erhebliche Steigerung des Verkehrs erfolgte, die besonders auf die Einführung des Donau-Umschlagtarifes zurückzuführen sei. Im jugoslawischen Getreideverkehr war die Flotte lohnend beschäftigt, so daß die Aussichten nicht ungünstig seien.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien. Nunmehr liegt der Bericht der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über die Golderöffnungsbilanz und das abgelaufene Betriebsjahr vor. In der Golderöffnungsbilanz vom 1. Januar 1925 wird das Eigenvermögen mit 37,72 Millionen sh ausgewiesen. Gegenüber der Schlußbilanz von 1924 weist die Golderöffnungsbilanz folgende Posten in Millionen Schilling auf: Aktiven: Schiffspark 15,31 (2,7), Verladeanlagen 0,5 (0,23), Schiffswerften, Werkstätten, Grundstücke, Baulichkeiten und Materialvorräte 1,0 (1,1), Montanbesitz 43,0 (13,0), Eisenbahn Mohacs—Fünfkirchen 15,5 (0,13), Fahrpark und Vorräte der Eisenbahn 3,34 (0,13), Debitoren 16,79 (12,11), Barbestände 1,43 (unverändert); vollabgeschrieben sind das Stationsinventar (0,07), Gebäude und Grundstücke (0,28), Kohlen- und Materialvorräte der Eisenbahn (0,72). Gesamtsumme der Aktiven 96,92 (36,86 Mill. sh). Diesen Aktiven stehen folgende Passiva gegenüber: Markanleihe 314 sh (unverändert), Hypothekaranleihe 10,36 (10,1), Pensionsfondsreserve 4389 sh (unverändert), Einlösungsrückstände 0,63 (0,04), Dividende und Tantiemen aus dem Vorjahr 0,63; Kreditoren und Bewertungskonti 48,17 (18,83), zusammen 59,2 Mill. sh, so daß sich ein Eigenvermögen von 37,72 Mill. sh ergibt. / Nach dem Geschäftsbericht war die Verwaltung bei der Neubewertung darauf bedacht, die inneren Reserven möglichst aufrecht zu erhalten; darüber hinaus wurde auf die künftige Ertragsfähigkeit des Unternehmens Rücksicht genommen und im Hinblick auf die allgemeine wirtschaftliche Depression weitestgehende Zurückhaltung bei der Neubewertung beobachtet. Rigoroseste Beurteilung der Debitoren veranlaßt die Bildung von Bewertungskonten auf der Passivseite. / Der Schiffahrtsdienst ergab trotz namhafter erhöhter Bruttoerträgnisse auch im Berichtsjahr einen, wenn auch gegenüber dem Vorjahr geringeren Verlust; dagegen hat das Bergwerk einen ansehnlichen Gewinn erzielt. In Ungarn sind Prozesse wegen Pensionsaufwertungen im Gange, so daß mit einer nicht unbeträchtlichen Aufwertung gerechnet werden muß. Die Flotte erfuhr durch Ausscheidung alter und Einreihung neuer moderner Einheiten eine wesentliche Erhöhung ihrer Wirtschaftlichkeit. / Nach Ausschüttung einer Dividende von vier Schilling auf

die Aktie wird der restliche Gewinn von 322 547 sh auf neue Rechnung vorgetragen. Hinsichtlich der künftigen Ertragsfähigkeit bemerkt der Bericht, daß der Ertrag im ersten Geschäftsjahr nach Aufstellung der Goldbilanz eine 5proz. Dividende ermöglicht. / Zu der am 30. 6. 1926 unter dem Vorsitz des Präsidenten Dr. Franz Schonka stattgefundenen Generalversammlung waren 35 Aktionäre erschienen, die im eigenen und im Vollmachtsnamen 126 515 Stimmen vertraten. Als Staatskommissär fungierte Ministerialrat Dr. Hans Lawatschek. Die Anträge über die Golderöffnungsbilanz und über Umstellung des Aktienkapitals wurden einstimmig genehmigt. Generaldirektor Hofrat Ludwig Wertheimer erstattete sodann Bericht über die Aufstellung einer abgesonderten Eröffnungsbilanz des ungarischen Geschäftes. Dieser Antrag wurde ebenso wie der auf Aenderung der Statuten — für die Teilnahme an der Generalversammlung soll die Deponierung von 10 Aktien genügen — zum Beschluß erhoben. Zum Präsidenten wurde Dr. Franz Schonka, zu Administratoren die Herren Artur Kuffler und Dr. Max May wiedergewählt.

Hafen-Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. Nach 171 707,— RM. Abschreibungen und 355 317,— RM. Rückstellungen ergab sich für 1925 ein Gewinnvortrag von 90 855,— RM.

Reederei-A.-G., vorm. Julius Krümling, Magdeburg. Für 1925 ergibt sich ein Verlust von 75 337,— RM.

Spree-Havel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Stern", Berlin. Für 1925 verbleibt nach 25 334,— RM. Abschreibungen ein Reingewinn von 69 536,— RM. Auf jede Aktie entfallen 55,— RM. Dividende.

Teltow-Kanal A.-G., Berlin. Das Grundkapital ist um 100 000,— RM. auf 500 000,— RM. erhöht.

Oberschlesische Schiffahrts-A.-G., Breslau. In dem Verwaltungsbericht für 1925 wird ausgeführt, daß der Berichtsabschnitt, der als ein gutes Wasserjahr bezeichnet werden müsse, für die Schiffahrtsbetriebe auf der Oder im allgemeinen nicht günstig war. Es fehlte, namentlich seit Beginn des am 15. Juni v. J. einsetzenden Wirtschaftskrieges mit Polen, der Schiffahrt ständig an der nötigen Ladung zur Ausnützung ihrer Kahnräume. Das Unternehmen verfrachtete im Berichtsjahre insgesamt 159 084 t; hiervon entfallen auf den Talverkehr von den Häfen Cosel, Oppeln, Breslau und Steinau 153 345 t Kohlen, Holz und Rohzucker, mit 424 Kähnen und auf den Bergverkehr von Stettin 5 739 t Eisenerze und englische Kohlen, mit 21 Kähnen. Am Kohlenumschlag in Cosel-Oderhafen war die Gesellschaft im vergangenen Jahre mit 7 v. H. beteiligt. Der eigene Fahrpark wurde in 1925 durch die Einwirtschaft eines eisernen, auf 605 t geeichten Breslauer Maßkahnes erweitert. Aus einem Reingewinn von 12 306 RM. werden 5 000 RM. dem ordentlichen Reservefonds zugeführt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Aktiengesellschaft für Handel und Verkehr, Emden. Die bisher unter dem Namen „Frisia" Transport- und Schleppschiffahrts-Ges. m. b. H., Emden, und „Glückauf" Akt.-Ges. für Kanal- und Rheintransporte, Emden und Duisburg betriebenen Binnenschiffahrtsunternehmungen sind ab 1. Juli d. J. zwecks Vereinfachung der Verwaltung der Aktiengesellschaft für Handel und Verkehr, Emden, angegliedert worden. Die Geschäfte der beiden erstgenannten Firmen werden in unveränderter Weise in Zukunft durch die Aktiengesellschaft für Handel und Verkehr fortgeführt.

Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Budapest. Die Gesellschaft soll, wie dem „Hamburger Fremdenblatt" geschrieben wird, demnächst wieder eine größere Regierungssubvention erhalten, die ihr übrigens durch ein Gesetz aus dem Jahre 1914 zugesichert ist. Nur machten der Krieg und die Nachkriegsjahre eine Durchführung dieses Subventionsprogramms unmöglich. Die Gesellschaft wurde im Jahre 1890 größtenteils mit staatlicher Unterstützung gegründet und trotz starker Anteilnahme des englischen Kapitals ist auch heute noch der ungarische Staat an dem Unternehmen erheblich interessiert.

Schiffswerft und Reparaturwerkstätte Lohmann, Duisburg. Die zur Konkursmasse Lohmann gehörige Schiffswerft Lohmann ging bei einer Zwangsversteigerung zu 15 000 Mk. in anderen Besitz über. Interessant ist, daß der frühere Besitzer der Werft vor dem Konkurse, als er sich bereits in Schwierigkeiten befand, ein Gebot von 200 000 Mk. ausgeschlagen hat. Weiter ging ein moderner elektrisch betriebener Transportkran, der einen abtaxierten Wert von 100 000 Mk. hat, für 21 000 Mk. in den Besitz der Vereinigten Stahlwerke über.

Oder-Film. Die Filmstelle des Reichsbund Deutscher Technik Bundesfilm A. G. Abtl. Breslau, arbeitet in Gemeinschaft mit amtlichen Stellen an einem zweiteiligen Kulturfilm: „Die Oder von der Quelle bis zur Mündung", „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Oder für den deutschen Osten". Das Manuskript für diesen Film stammt von dem Direktor und Schöpfer der neuen Breslauer Wasserkraftwerke Dipl.-Ing. Kirchner. Die Gesamtorganisation liegt in den Händen von Herrn Willy Oster-Heymann, Breslau, während für die Aufnahmeleitung Herr Dr. Pasch (Berlin) und für die Photographie der Kameramann Wüstemann, Berlin zeichnet.

Aktiengesellschaft für Verkehrswesen, Berlin. Zu der in der Oeffentlichkeit bekanntgewordenen Kapitalerhöhung und der daran geknüpften Wiedergabe von Aeußerungen der Verwaltung über ihre Baupläne erfahren wir noch folgendes: Bei den Bauplänen handelt es sich um die Weitergestaltung der drei von der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. (welche ganz der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen gehört) in stetiger Geschäftsübung gepflegten Zweige, nämlich des Hoch-, des Tiefbaus und des Eisenbahnbaues. Im Jahre 1925 hat die Gesellschaft über 500 Wohnungen hergestellt, und auch zurzeit ist das Hochbaugeschäft als gutgehend zu bezeichnen. Eine noch größere Bedeutung als das Hochbaugeschäft hat in 45jähriger Tradition der Bau und die Verwaltung von deutschen Priateisenbahnen. Von der gesamten heutigen Betriebslänge der deutschen Privatbahnen von rund 14 500 km hat die Gesellschaft insgesamt etwa 4 600 km erbaut und rund 2 700 km werden heute von den drei Tochtergesellschaften der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen: Lenz & Co. G. m. b. H., Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft und Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft betrieben, während die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen an dem Aktienkapital der über 50 Bahngesellschaften, denen diese 2 700 km gehören, mit Aktien zum Teil sehr erheblich interessiert ist, so daß also nahezu ein Fünftel der Gesamtlänge der deutschen Privatbahnen von der Gesellschaft kontrolliert wird. Der Eisenbahnbau, der während des Krieges und der Inflationszeit ganz darniederlag, hat im vorigen Jahr wieder eingesetzt, indem die Gesellschaft den Bau und den Betrieb der Mecklenburgischen Bäderbahn (Rövershagen—Müritz) übernahm. Neben den inländischen Projekten von Eisenbahnbauten schweben aussichtsreiche Verhandlungen mit dem Auslande, u. a. sind verschiedene Eisenbahnwerkstättenbauten größeren Umfanges für die Türkei in der Ausführung. Wie wir weiter erfahren, liegt der Kaufpreis, den die Gesellschaft für das bisher im Besitz von J. Michael befindliche Paket der Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft bezahlt hat, bei 50% (Börsenkurs vom 14. Juli 1926: 52,50%). An der Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft besitzt die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen jetzt die absolute Majorität.

Rhein—Main—Donau-A.-G., München. Die Generalversammlung am 30. Juni unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne, auf welcher vier Stammaktionäre ein Kapital von 1 748 560 M. mit 262 284 Stimmen und fünf Vorzugsaktionäre ein Kapital von 117 980 M. mit 5 899 Stimmen vertraten, genehmigte den Abschluß und wählte die turnusmäßig ausscheidenden Mitglieder des Aufsichtsrates wieder. Neu in den Aufsichtsrat wurden gewählt: Direktor Dr. Weydenhammer (Deutsche Bank), München; Prof. Dr. Petersen (A. E. G.) und Oberregierungsrat Neufeld (Reichsfinanzministerium). Der Vorsitzende teilte mit, daß nunmehr der Weiterbau auf dem Main allergrößte Aussichten hat, durchgeführt zu werden. Die Verwaltung hofft, hinsichtlich der Kosten Möglichkeiten geschaffen zu haben, die den Weiterbau vertretbar erscheinen lassen.

Oderschiffahrtsgesellschaft A.-G., Prag. Die Generalversammlung genehmigte den Verlustabschluß 1924. Eine Dividende wird nicht verteilt, das Defizit von 517 239 tschech. Kr. ist auf die hohen Reparaturkosten für Schiffe, auf die steigenden Schifferlöhne und den langen Winter zurückzuführen. Auch die Krisis im Bergbau hat zu dem schlechten Ergebnis beigetragen. Die Aussichten für 1926 werden günstig beurteilt. Die Kohlenförderung in Oberschlesien ist gestiegen. Die Erzeinfuhr über Stettin wurde für das Berichtsjahr auf über 300 000 t angegeben.

„Behala" Berliner Hafen- und Lagerhaus-Akt.-Ges. Für 1925 wurde eine Abschreibung von 64 000,— RM. auf Erbbaurecht vorgenommen und auf 1 600 000,— RM. Kapital eine Dividende von 6% gezahlt.

Die heutige Nummer enthält eine Beilage der Mannheimer Ankerfabrik & Hammerwerk Gebrüder Heuß über „Mannheimer Original-Anker".

Die Amme-Luther Werke Braunschweig der „Miag" Mühlenbau und Industrie A.-G. weisen in dem dieser Nummer der „Z. f. B." beiliegenden Prospekt auf ihre „Miag"-Einachswagen hin.

33. Jahrgang
20. Septemb. 1926
Heft 9

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

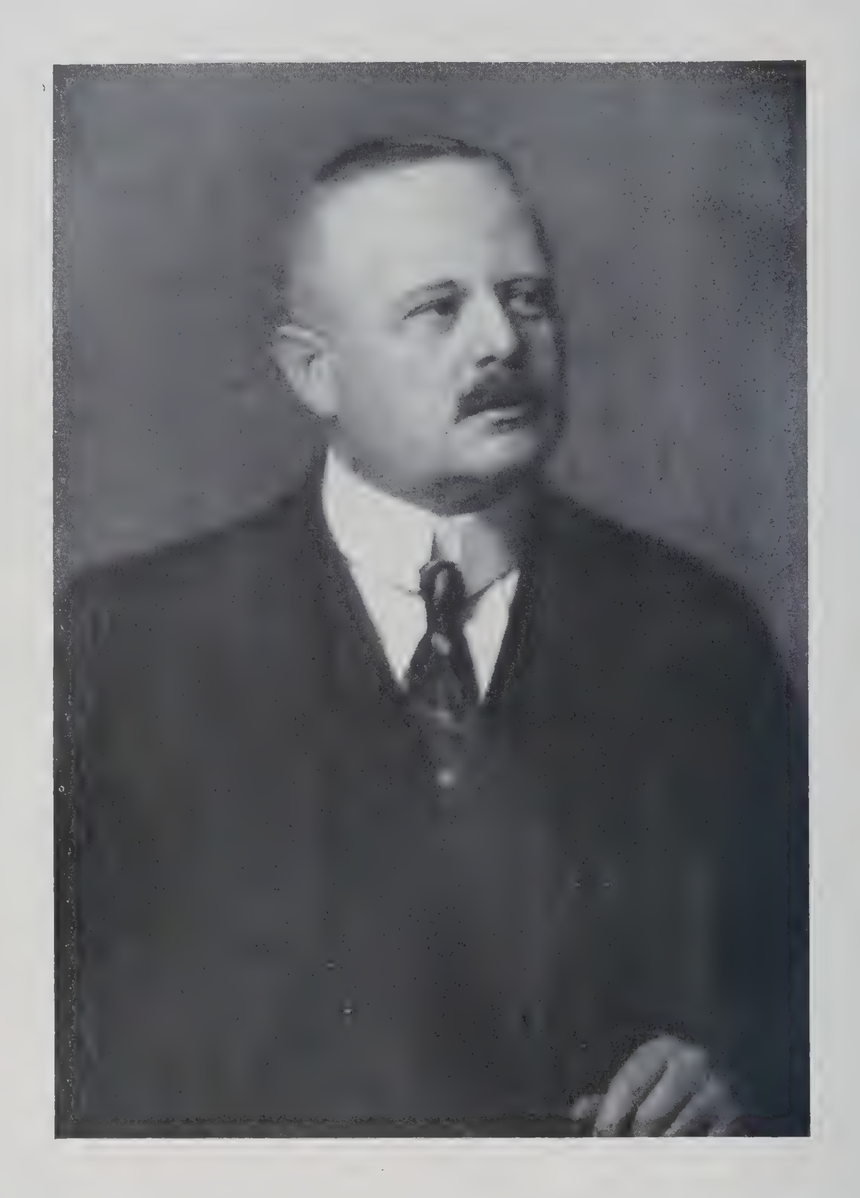
Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau. Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

INHALT



REICHSVERKEHRSMINISTER DR. KROHNE

1876 — † 1926

Reichsminister Dr. Rudolf Krohne, der sich in den Kreisen der deutschen Binnenschiffahrt der größten Sympathien erfreut, wurde geboren am 6. September 1876 zu Rendsburg als Sohn des späteren Wirkl. Geh. Oberregierungsrats Krohne im Preußischen Ministerium des Innern. Dr. Krohne stammt ursprünglich aus der Justiz und ist erst später in die Preußische Wasserbauverwaltung übergegangen. 1907 war er Amtsrichter im Rheinland, kam später als Justiziar an die Regierung in Koblenz und von hier im April 1911 an das Oberpräsidium (Elbstrombauverwaltung) in Magdeburg. Im Kriege war Dr. Krohne zunächst im Heeresdienst. Im Juni 1917 wurde er ins Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, wo er im September 1917 zum Vortragenden Rat und Geh. Regierungsrat und im März 1921 zum Ministerialdirektor ernannt wurde. Bei Auflösung dieses Ministeriums am 1. April 1921 trat Dr. Krohne als Ministerialdirektor und Leiter der Abteilung V, Wasserstraßen, Kleinbahnen, Luft- und Kraftverkehr, ins Preußische Handelsministerium über. Von hier wurde er im September 1923 durch den damaligen Reichsverkehrsminister Oeser als Staatssekretär in das Reichsverkehrsministerium einberufen und am 19. Januar 1925 als Reichsverkehrsminister in das 1. Kabinett Luther aufgenommen, als welcher er in die folgenden Kabinette übergegangen ist.

Der Stand des Ausbaues der deutschen Binnenwasserstraßen

Von Ministerialdirektor Gährs,
Reichsverkehrsministerium, Berlin.

Der Ausbau der deutschen Wasserstraßen hat im letzten Jahrzehnt mannigfache Wandlungen durchmachen müssen. Während des Krieges war naturgemäß äußerste Einschränkung geboten, jedoch gelang es, den Ems—Weser-Kanal bis Hannover vorzutreiben. Der unglückliche Ausgang des Krieges und als dessen Folge die immer schärfer werdende Geldentwertung machten es in den ersten Nachkriegsjahren fast unmöglich, größere Neubauten in Angriff zu nehmen; allein dem dringenden Bedürfnis nach Schaffung von Arbeitsgelegenheit ist es zu danken, daß auch in dieser Zeit u. a. der Weiterbau des Mittellandkanals bis Peine einschließlich des Stichkanals nach Hildesheim als Notstandsarbeiten aufgenommen und durchgeführt werden konnten. Erst die Stabilisierung unserer Währung und die damit wiedergegebene geordnete Finanzwirtschaft ermöglichten es, daß vom Jahre 1924 ab energischer an den Ausbau der zum Teil vernachlässigten Wasserstraßen herangegangen werden konnte. Einen erfreulich kräftigen Impuls haben aber die Bestrebungen zum weiteren Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in neuester Zeit erhalten durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung, in welches auch einige der wichtigsten Kanal- und Wasserbauten aufgenommen werden konnten.

Wie sich hiernach die deutschen Wasserstraßen in den letzten Jahren entwickelt haben und was für die nächsten Jahre seitens des Reichsverkehrsministeriums, dem bekanntlich seit dem 1. April 1921 die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen unterstehen, geplant ist, soll im folgenden, getrennt nach den einzelnen Fluß- und Kanalgebieten, in großen Zügen näher erörtert werden.

I. Das Rheingebiet.

Am Rhein, Deutschlands wichtigster Verkehrsstraße, wurde die Regulierung von Straßburg bis Sondernheim mit Erfolg beendigt, wodurch es der Großschiffahrt ermöglicht wurde, während des ganzen Jahres — abgesehen von Behinderungen durch Nebel, Hochwasser oder ungewöhnliche Wasserklemmen wie 1921 — bis Straßburg—Kehl zu fahren, wobei gleichzeitig die Ausnutzung des Kahnraumes um über 40 v. H. verbessert wurde. Unterhalb Sondernheim sind noch Arbeiten im Gange zur Beseitigung einiger Fehlstellen, die bis 1927 beendigt werden. Besonders wichtig sind aber die Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Strecke von der Nahemündung bis Aßmannshausen. Hier ist auf Grund der schon von Preußen aufgestellten Entwürfe vorgesehen, das Binger Loch auf 38 m zu verbreitern und das zweite Fahrwasser auf 2,10 m Tiefe bei M. N. W. zu bringen, wobei nur mit äußerster Vorsicht vorgegangen werden kann, weil mit Rücksicht auf den Weinbau der Wasserstand oberhalb nicht verändert werden darf. Im Ganzen kann nach Vollendung dieser Arbeiten der Rhein auf der Strecke von der holländischen Grenze bis Straßburg als ausgebaut betrachtet werden. Das seit langem angestrebte Ziel ist erreicht, und es sind Mindesttiefen bei gemitteltem Niedrigwasser geschaffen

von 3,00 m auf der Strecke Holländische Grenze—Köln,
„ 2,50 m „ „ „ Köln—St. Goar,
„ 2,00 m „ „ „ St. Goar—Straßburg.

Weitergehende Pläne, welche 2,50 m Tiefe bei M. N. W. bis Mannheim und von 3,50 m unterhalb Coblenz anstreben, haben sich einstweilen noch nicht verdichtet. Zurzeit ist das Hauptbestreben weniger auf weiteren Ausbau als vielmehr auf Erhaltung des Erreichten im Hinblick auf die Veränderung der Wasserstände gerichtet.

Anders liegt es auf dem Oberrhein von Straßburg bis Basel, das zurzeit nur bei höheren Wasserständen erreichbar ist, aber 1924 doch bereits einen Verkehr von 300 000 t aufwies. Hier ist die lange umstrittene Ausbaufrage in ein entscheidendes Stadium getreten durch die Bestimmungen des Versailler Vertrages, der bekanntlich Frankreich das Recht gibt, unter gewissen Bedingungen auf dem linken Ufer einen Schiffahrts- und Kraft-Kanal zu bauen und aus dem Rhein zu speisen. Der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt wurden Ende 1924 2 Entwürfe vorgelegt, und zwar seitens der Schweiz, der von der Badischen Wasser- und Straßenbaudirektion auf Ersuchen der Schweiz aufgestellte Regulierungsentwurf, und seitens Frankreichs ein allgemeiner Kanal-Entwurf, der 8 Staustufen mit 11 bis 14 m Gefälle vorsieht. Beiden Entwürfen hat die Zentralkommission im April 1925 unter gewissen Bedingungen zugestimmt und damit zwei parallele Wasserstraßen genehmigt, von denen die eine die andere infolge Wasserentziehung eigentlich ausschließt. Nachdem jedoch durch den ausführlichen Regulierungsentwurf der Nachweis erbracht ist, daß mit verhältnismäßig einfachen Mitteln und geringen Kosten die Großschiffahrtsstraße ausgebaut werden kann, darf im Interesse der Rheinschiffahrt erwartet werden, daß dieser Plan, der schon nach wenigen Jahren wesentliche Erleichterungen bringt, baldigst im Zusammenarbeiten der beteiligten Staaten zur Ausführung kommt.

Bezüglich der Strecke Basel—Bodensee möge nur kurz darauf hingewiesen werden, daß auch hier die weiteren Ausbaupläne stärker in Fluß gekommen sind und gemeinsam von Baden und der Schweiz die Frage der Durchführung der Großschiffahrtsstraße bis zum Bodensee einschließlich dessen Regulierung eingehend untersucht wird. Im Gegensatz zur Rheinstrecke unterhalb Basel hat für diese Strecke niemals ein Zweifel darüber bestanden, daß hier nur eine Kanalisierung in Frage kommen kann.

Für die Mosel und Saar sind Kanalisierungsentwürfe aufgestellt, welche zeigen, daß beide Flüsse für den 1 200 t Kahn als Regelschiff kanalisierbar sind. Die Ausführung konnte bisher noch nicht in Betracht gezogen werden, aber immerhin haben die Entwürfe Bedeutung als allgemeiner Rahmen, innerhalb dessen bei Bedarf die eine oder andere Staustufe für Zwecke der Kraftgewinnung ausgebaut werden kann.

Auf der Lahn werden die Schiffahrtsverhältnisse demnächst eine erfreuliche Verbesserung dadurch erfahren, daß es gelungen ist, mit Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge eine ergänzende Kanalisierung der 67 km langen Strecke von der Mündung bis Limburg in Angriff zu nehmen. Es werden 3 bisher fehlende Staustufen eingelegt und an anderen Stufen Verbesserungen ausgeführt, so daß demnächst 190 t-Kähne vom Rhein aus lahnaufwärts bis Limburg jederzeit gelangen können.

Am Neckar, dessen Kanalisierung für das 1 200 t-Schiff bis Plochingen in Aussicht genommen ist, gerieten die Arbeiten infolge der finanziellen Schwierigkeiten in der Inflationszeit ins Stocken, sodaß man sich im Winter 1922/23 zunächst auf die Fertigstellung der beiden Staustufen bei Wieblingen und Neckarsulm beschränken mußte, die inzwischen vollendet sind. Später konnte auch die Staustufe Ladenburg bei Mannheim wieder in Angriff genommen

werden, die sich ihrer Vollendung nähert. Unter dem Druck der Verhältnisse mußte das Bauprogramm für den Ausbau der Neckarwasserstraße oftmals geändert werden. Neuerdings ist es aber gelungen, durch Verträge zwischen dem Reich und den beteiligten Ländern Württemberg, Baden und Hessen die Kanalisierung des Neckars zunächst bis Heilbronn, dem ersten wichtigen Umschlagsplatz am Neckar oberhalb Mannheims, sicherzustellen. Die Arbeiten umfassen außer den bereits erwähnten 3 Staustufen noch 8 weitere, die bis zum Jahre 1935 fertiggestellt werden sollen.

Von den Interessenten des Wurm-Kohlen-Reviers und des Aachener Industrie-Bezirkes wird lebhaft eine Kanalverbindung von Aachen zum Rhein gefordert, weil sie glauben, nur mit Hilfe billiger Wasserfracht wettbewerbsfähig bleiben zu können. Die von den Interessenten vorgelegten Entwürfe lassen in wirtschaftlicher und technischer Beziehung ein abschließendes Urteil über einen solchen Kanal noch nicht zu. Vom Reichswirtschaftsministerium wird zur Zeit ein Gutachten über die Einwirkung dieses Kanals auf die gesamte Kohlenwirtschaft ausgearbeitet. Für die eingehende technische und wirtschaftliche Prüfung des Kanalentwurfs ist die Errichtung eines örtlichen Vorarbeitenamtes in Aussicht genommen.

II. Der Main und die Main—Donau-Wasserstraße.

Der Main in seiner doppelten Bedeutung als Nebenfluß des Rheins und als Teil der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße möge hier besonders behandelt werden. Für seine Schiffahrt nach dem Rhein wurde im Herbst 1921 ein bedeutungsvoller Abschnitt erreicht, als die Kanalisierung für das 1 500 t-Schiff bis Aschaffenburg vorgetrieben und der dortige Hafen eröffnet wurde. Der kanalisierte Main weist jedoch, da die Arbeiten in zeitlich weit auseinander liegenden Etappen ausgeführt wurden, kein einheitliches Gepräge auf. Die neuen Schleusen oberhalb Offenbachs haben nutzbare Breiten von 12,0 m, während die älteren zwischen Frankfurt und Mainz nur eine solche von 10,5 m aufweisen. In dem Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung vom 28. Juni 1926 ist daher auch die Neukanalisierung des Untermains genannt. Der dafür aufgestellte Entwurf sieht anstelle der 5 Staustufen bei Frankfurt, Höchst, Okriftel, Flörsheim und Kostheim nur noch deren 3 bei Eddersheim, Griesheim und Kostheim vor, die anstelle der bisherigen Nadelwehre moderne Walzenwehre sowie Schleusen von angemessenen Lichtweiten erhalten sollen. An den Staustufen ist ferner die Ausnutzung des Gefälles durch Wasserkraftwerke in Aussicht genommen. Ueber die Ausführung dieser Neukanalisierung des Mains werden demnächst die gesetzgebenden Körperschaften des Reiches zu entscheiden haben.

Das Programm über die Fortführung der Arbeiten zur Herstellung der Großschiffahrtsstraße vom Rhein über den Main zur Donau hat ähnlich wie das für den Ausbau des Neckars im Laufe der letzten Jahre vielfachen Schwankungen unterlegen. Die Rhein—Main—Donau A.-G. hat bisher zwei Bauwerke am Main, den Umbau der Mainmühle bei Würzburg und den Bau der Staustufe Viereth unterhalb Bamberg fertigstellen können. Des weiteren ist es gelungen, das große Werk der Einstauung des 25 km langen Kachlets, einer Stromschnelle in der Donau zwischen Vilshofen und Passau, ununterbrochen fortzusetzen, sodaß mit seiner Fertigstellung 1927 zu rechnen ist. Damit werden neben einer Kraftausbeute von 250—280 Millionen Kilowattstunden jährlich der Donauschiffahrt wesentliche Erleichterungen geschaffen. Im Anschluß an die Vollendung der Kachlet-Staustufe wird mit der im Gesamtplan vorgesehenen Niedrigwasserregulierung der Donau oberhalb Vilshofen bis Regensburg begonnen werden.

Mehrere Jahre lang war es nicht möglich, über die zu Fortsetzung der im Bau begriffenen Werke hinaus Mitte für die Fortführung der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße flüssig zu machen. Erst neuerdings ist es auch hier gelungen durch Staatsvertrag zwischen Reich und Bayern ein weiteres Stück zu finanzieren, und zwar soll zunächst bis zum Jahre 1935 der Main von Aschaffenburg bis Würzburg durch 13 Staustufen kanalisiert werden. Die Arbeiten für die beiden ersten Staustufen sind kürzlich ausgeschrieben worden. Auch hier wird voraussichtlich die Notwendigkeit der Arbeitsbeschaffung fördernd auf den Fortgang der Arbeiten wirken.

III. Die westdeutschen Kanäle.

Im Gebiet der westlichen Kanäle konnten in den letzten Jahren die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Wasserstraßen durch Schleusenneubauten, Dammverstärkungen und Erweiterung der Schiffsliegeplätze wesentlich erhöht werden. Insbesondere erhält der Rhein—Herne-Kanal eine neue Rheinmündung mit Schleppzugschleuse von 350 m Länge und 13 m nutzbarer Weite, in welcher 1 700 t-Kähne Platz finden können. Mit der unmittelbar bevorstehenden Fertigstellung dieser Schleuse werden dann alle Stufen des Kanals mit Doppelschleusen ausgestattet sein und die bisher überlastete Schleuse I und der Ruhrorter Hafenkanal eine wesentliche Entlastung erfahren.

An der einzigen Staustufe des Dortmund—Ems-Kanals oberhalb Bergeshövede, dem Abzweigpunkte des Ems—Weser-Kanals, bei Münster wurde im Jahre 1925 eine neue Schleppzugschleuse von 225 m Länge und 12 m Breite dem Verkehr übergeben, sodaß hier nunmehr 3 Schleusen zur Verfügung stehen. Bei Hüntel am Dortmund—Ems-Kanal wurde neben der durch Risse gefährdeten Schleuse eine neue Schleppzugschleuse gebaut und mit der Instandsetzung der alten begonnen.

Als neuer Schiffahrtsweg im Westen wurde seit 2 Jahren der Kanal Wesel—Datteln wieder energisch in Angriff genommen, sodaß mit seiner Fertigstellung im Frühjahr 1929 zu rechnen ist. Dieser Kanal soll die nördlichen Randgebiete des Ruhrkohlenbezirks aufschließen und gleichzeitig den Rhein—Herne-Kanal entlasten.

Auf einstimmigen Beschluß des Reichstages hin hat sich die Reichsregierung in neuester Zeit entschlossen, das bereits fertige Kanalstück Datteln—Hamm nach Osten zu verlängern und den früher unvollendeten Kanal Hamm—Lippstadt fertigzustellen. Die Arbeiten bilden einen Teil des Arbeitsbeschaffungsprogramms und sind bereits eingeleitet.

Im Zusammenhang mit der Fortsetzung des Mittellandkanals bedarf der Dortmund—Ems-Kanal auf der Strecke vom Rhein—Herne-Kanal bis Bergeshövede einer durchgreifenden Erweiterung, um den Zusatzverkehr aufnehmen zu können. Darüber hinaus fordern neuerdings die Interessenten des Dortmunder Beckens und Emdens eine weitergehende Erweiterung des gesamten Dortmund—Ems-Kanals von Dortmund bis Emden. Ueber das Maß dieser Erweiterung und deren technische Durchführbarkeit sind eingehende wirtschaftliche und technische Untersuchungen von der Wasserbaudirektion Münster eingeleitet.

Im Nordwesten des Bezirks haben Reich und Oldenburg in den letzten Jahren den Ausbau des Ems—Hunte-Kanals auf der Strecke Oldenburg bis Campe für 600 t-Schiffe mit einer Schleuse bei Oldenburg für 1 000 t-Schiffe durchgeführt, der seiner Vollendung entgegengeht. Oldenburg hat von sich aus die Verlängerung dieses Kanals westlich von Campe bis zur Landesgrenze bei Sedelsberg in Angriff genommen und hat den dringenden Wunsch, daß die Verbindung von seiner Landesgrenze zur Ems bei Dörpen gebaut und damit eine Verbindung des Industriegebietes über den Dortmund—Ems-Kanal, den Dörpen—Campe—Oldenburg-

Kanal, untere Hunte — Küstenkanal — mit der unteren Weser geschaffen wird. Preußen plant unabhängig hiervon den Bau eines im gleichen Zuge liegenden Entwässerungskanals auf seinem Gebiet bis zur Ems zur Erschließung der dort liegenden ausgedehnten Moore. Das Reichskabinett hat kürzlich der Verlängerung des Kanals bis zur Ems als Schiffahrtsweg zugestimmt und den Bau in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommen, falls Preußen damit einverstanden ist und ein Einvernehmen über die Kostenverteilung zustande kommt. Sobald also Preußen, dessen Entscheidung bevorsteht, zustimmt, wird auch dieser Kanal in Angriff genommen.

Der Ems — Weser-Kanal und seine Fortsetzung bis Hannover wurde, wie bereits eingangs erwähnt, im Jahre 1916 dem Betriebe übergeben. Er ist bisher für 600 t-Schiffe befahrbar und bedarf, um ihn für 1 000 t-Schiffe freizugeben, einer Anspannung des Wasserspiegels um 40 cm. Bevor diese durchgeführt werden kann, sind noch erhebliche Verstärkungen an den Dämmen der Auftragsstrecken und Verbesserungen der Dichtungen vorzunehmen, die noch erhebliche Kosten verursachen und eine Reihe von Jahren beanspruchen werden. Es besteht die Absicht, diese Arbeiten spätestens bis zum Zeitpunkt der Vollendung des Mittellandkanals bis zur Elbe zu beenden.

IV. Das Wesergebiet.

Auf der Weser, dem einzigen nicht internationalisierten deutschen Strom, hat sich ein erheblicher Verkehr bisher nicht entwickeln können, da die Schiffahrt zu oft durch ungünstige Wasserführung beeinträchtigt wird. Abhilfe kann nur durch Kanalisierung geschaffen werden. In Aussicht genommen ist hierfür zunächst die Strecke von Minden bis Bremen, wo neben den bestehenden zwei weitere sechs Staustufen geplant sind. Die Vorarbeiten sind soweit gediehen, daß diese Arbeiten mit in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommen werden konnten und in einem Nachtragsetat für 1926, der noch der Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften bedarf, die erste Baurate angefordert wurde. Für die Kanalisierung der Strecke aufwärts von Minden bis Hann.-Münden werden Vorarbeiten für die Aufstellung eines Kanalisierungsentwurfes in Angriff genommen, ebenso für die Werra von Hann.-Münden bis Eschwege. Ob sich die Kanalisierung der Weser und Werra bis hinauf nach Eschwege in kurzer Zeit verwirklichen läßt, muß abgewartet werden. Noch weitergehende Pläne der Verbindung der Weser mit dem Main bei Bamberg durch die sogen. Werra—Itz-Linie müssen jedenfalls zunächst zurückgestellt werden, nachdem die eingehenden Untersuchungen des früheren Vorarbeitenamts in Eisenach dargetan haben, daß eine Wirtschaftlichkeit für dieses Unternehmen auch unter Ausnutzung der Wasserkräfte zurzeit nicht nachgewiesen werden kann.

Im Zusammenhang mit der Weser muß noch ein Projekt erörtert werden, welches auch in der Oeffentlichkeit viel erörtert wird, der sogen. Hansa-Kanal, der das Ruhrkohlengebiet auf möglichst kurzem Wege mit der Weser, der Elbe und über den Elb—Trave-Kanal mit Lübeck verbinden soll. Auf diesen Kanal haben sich die wirtschaftlichen Verbände des Ruhrgebiets und die Hansestädte Bremen, Hamburg, Lübeck geeinigt, nachdem vorher mehrere andere Projekte aufgestellt waren. Der Hansa-Kanal soll bei Bramsche unweit Osnabrück vom Ems—Weser-Kanal abzweigen, bei Achim die Weser kreuzen, mit der er durch einen Abstieg verbunden wird, und bei Horneburg zur Elbniederung gelangen. Mit dem Hansa-Kanal würde der Kohlenausfuhr aus dem Ruhrgebiet zweifellos ein sehr leistungsfähiges Ausfallstor geschaffen werden, jedoch sind die Kosten des 190 km langen Kanals recht erheblich, so daß der Gedanke aufgetaucht ist, sich zunächst mit dem Ostteil des Kanals von Achim bis zur Elbe zu begnügen und die Verbindung mit dem Ruhrgebiet über Minden zu wählen, wobei die Kosten für den Westteil des Kanals von Bramsche bis Achim und besonders die schwierige und teure Ueberführung über das Wesertal zunächst gespart würde. Gegen diesen Plan wird von den Hansakanal-Interessenten lebhaft Einspruch erhoben und betont, daß nur der gesamte Kanal von Bramsche bis zur Elbe Erfolg verspräche. Da die Vorarbeiten noch nicht genügend weit vorgeschritten sind, ist eine baldige Inangriffnahme des Kanalbaues noch nicht möglich. Im Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung ist aber der Hansakanal mit erwähnt und die örtlichen Vorarbeiten werden voraussichtlich demnächst in Angriff genommen.

V. Der Mittellandkanal.

Der Bau der nach Beendigung des Krieges als Notstandsarbeit in Angriff genommenen Strecke Hannover—Peine, einschließlich des Stichkanals nach Hildesheim ist soweit fortgeschritten, daß Ende 1927 der Verkehr eröffnet werden kann. Oestlich der Elbe sind ebenso die Arbeiten am Ihle—Plauer Kanal, welche Begradigungen der Strecke und Erweiterungen des Kanalprofils umfassen, fortgesetzt worden. Dagegen war es bis vor kurzem nicht möglich, die Bewilligung der Mittel für das Schlußstück des Kanals von Peine bis zur Elbe einschließlich deren Ueberbrückung durchzusetzen. Erst das Arbeitsbeschaffungsprogramm hat es ermöglicht, daß endlich diese seit langem geforderte Verbindung des westlichen Kanalnetzes mit dem östlichen in Angriff genommen werden kann. Als Bauzeit sind 7 Jahre in Aussicht genommen. Im Zusammenhang mit diesem Hauptkanal soll auch der sogenannte Südflügel des Kanals ausgeführt werden, wobei man sich zunächst auf den Ausbau der Saale von Halle bis Kreypau und den Bau von Stichkanälen von Bernburg nach Staßfurt—Leopoldshall sowie von Kreypau nach Leipzig für 1000 t-Fahrzeuge beschränken wird, sodaß Leipzig und Staßfurt—Leopoldshall möglichst schnell Wasseranschluß, wenn auch zunächst nur für 400 t-Schiffe, welche die Saale zwischen Halle und der Mündung zur Zeit befahren können, erhalten werden. Im allgemeinen erhält der Mittellandkanal die Linienführung, die dem preußischen Gesetz vom 4. Dezember 1924 zugrunde lag. Das Kanalprofil ist, wie das bereits in den Verhandlungen im preußischen Landtage über die Kanalvorlage angeregt worden ist, einer erneuten Prüfung unterzogen worden, wobei noch im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten für die Auftragsstrecken ein erweitertes Profil mit 41 m Wasserspiegelbreite festgesetzt und der Ausführung auf der bereits im Bau befindlichen Strecke zugrunde gelegt wurde. Das Reichsverkehrsministerium hat geglaubt, mit Rücksicht auf eine schnelle und sichere Abwicklung des Verkehrs auch das Profil in den Einschnittsstrecken etwas erweitern zu sollen, wobei folgende Grundforderungen festgelegt wurden:

1. Es soll mit wenigstens 5 km/Std. Geschwindigkeit geschleppt werden können, ohne daß die Schleppkraft unwirtschaftlich wird.
2. Es soll erlaubt sein, die Schleppgeschwindigkeit von 5 km auf der gesamten Reise auch bei Begegnungen mit entgegengesetzt fahrenden Schleppzügen beizubehalten.
3. Es sollen Schiffszusammenstöße bei geordnetem Betriebe ausgeschlossen sein.
4. Es sollen an den Ufern Beschädigungen größeren Umfanges im geregelten Betriebe nicht eintreten können.

Das vorhin erwähnte erweiterte Profil in den Dammstrecken wird diesen 4 Forderungen ohne weiteres gerecht. Für die Einschnittsstrecken ist eine Erweiterung von 83 auf 90 qm Querschnitt mit 37 m Spiegelbreite erforderlich, welche für die Ausführung des noch fehlenden Reststückes des Hauptkanals mit 125 km Länge zugrunde gelegt werden soll.

VI. Das Elbe-Gebiet.

Im Stromgebiet der Elbe wurden in den letzten Jahren eine Reihe von Arbeiten zur Fahrwasserverbesserung bei Meißen, bei Wittenberge und bei Geesthacht ausgeführt. Als bedeutendste Arbeit ist die Errichtung eines neuen Schutzhafens bei Wendisch-Fähre unterhalb Schandau zu nennen, der 1924 dem Verkehr übergeben wurde und Raum für 100 Fahrzeuge von 600 t bietet. An große grundlegende Arbeiten, insbesondere die Niedrigwasserregulierung, konnte noch nicht herangegangen werden.

VII. Gebiet der märkischen Wasserstraßen.

Im Gebiet der märkischen Wasserstraßen wurde der beim Mittellandkanal schon erwähnte von Preußen begonnene Ausbau des Ihle—Plauer Kanals für 1000 t-Schiffe fortgesetzt, im Interesse der Arbeitsbeschaffung werden die Arbeiten jetzt noch energischer gefördert werden.

An den hohen Gefällstufen des Oder—Spree-Kanals bei Fürstenberg und des Hohenzollernkanals bei Niederfinow verlangt die Verkehrsicherheit auf den wichtigen Wasserstraßen Berlin—Oberschlesien und Berlin—Stettin die Errichtung neuer Abstiegbauwerke. Bei Fürstenberg sind neue Zwillingsschleusen mit 14 m Gefälle im Bau, sie werden voraussichtlich 1928 den Betrieb eröffnen können. Für das Schiffshebewerk bei Niederfinow, welches 1000 t-Schiffe im Troge schwimmend 36 m senkrecht heben soll, sind die Vorarbeiten, die wegen der Neuartigkeit der Konstruktion und der sehr ungünstigen Untergrundverhältnisse besonders umfangreich und schwierig waren, abgeschlossen, sodaß der eigentliche Baubeginn unmittelbar bevorsteht. Mit dem Bau eines Sicherheitstores und des unteren Vorhafens für das Hebewerk ist bereits begonnen.

Die untere Havel bietet der Schiffahrt häufig Fehltiefen durch Versandungen infolge des häufigen Rückstaues aus der Elbe. Es ist deshalb schon vor vielen Jahren durch Tolkmitt angeregt worden, eine Verlegung der Havelmündung elbabwärts durchzuführen. Die verheerenden Ueberschwemmungen des letzten Sommers haben diesen Gedanken wieder aufleben lassen, der zugleich der großen Havelniederung Schutz gegen Hochwasser gewähren würde, andererseits aber nachteilige Wirkungen für die Elbniederungen befürchten läßt. Bevor an die Ausführung gedacht werden kann, sind umfangreiche Untersuchungen über den Einfluß einer solchen Verlegung der Havelmündung auf den Hochwasserabfluß der Elbe und die Beseitigung etwaiger Schäden im Elbegebiet erforderlich, die inzwischen eingeleitet sind.

VIII. Gebiet der Oder-Wasserstraße.

An der unteren Oder wurden gemeinsam mit Preußen die Arbeiten zur Verbesserung der Vorflut fortgesetzt, sie umfassen im wesentlichen nur noch Anlagen für die Landeskultur.

An der oberen Oder vollendete das Reich die Kanalisierung des Ransern unterhalb Breslau, sodaß nunmehr die Oder von Cosel bis Breslau durch 21 Staustufen kanalisiert ist.

Die mittlere Oder von Breslau bis in die Gegend von Cüstrin bietet der Schiffahrt große Schwierigkeiten, da sie, abgesehen von so nassen Jahren wie dem laufenden, fast alljährlich längere Zeit aus Mangel an Fahrwassertiefe auflegen muß. Eine gründliche Besserung ist erst von dem planmäßigen Ausbau dieser Strecke zu erwarten, mit dem 1924 begonnen wurde und der etwa 10 Jahre Bauzeit in Anspruch nehmen wird. Dieser Ausbau hat eine Fahrwassertiefe von 1,10 m bei NW zum Ziel, eine weitere Verbesserung auf 1,40 m Tiefe bei NW soll durch Zuschußwasser erreicht werden, daß in einem Sammelbecken von Ottmachau an der Glatzer Neiße bereitgestellt werden soll. Für den Bau dieses Beckens sind eingehende örtliche Vorarbeiten ausgeführt worden, seine Ausführung ist durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm ebenfalls sichergestellt worden, sodaß der Auftrag zum Baubeginn bereits erteilt werden und mit den vorbereitenden Arbeiten begonnen werden konnte. Nach Vollendung dieser Arbeiten wird die Oderschiffahrt, abgesehen von Zeiten mit ausgesprochener Wasserklemme, nicht mehr mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Durch Hebung und Erweiterung der Brücken bei Tschierzig bei Deutsch-Nettkow und Cüstrin wurden Verbesserungen für die Schiffahrt geschaffen. Eine hinderliche Brücke besteht vor allem noch bei Glogau, wo die Verbesserung der Schiffahrtsstraße große Schwierigkeiten macht. Eine vorläufige Abhilfe soll durch Verlängerung des Trennungsdammes zwischen Oder und Domhafen geschaffen werden; wie endgültig die Schiffahrtsstraße bei Glogau zu gestalten ist, wird noch geprüft.

In Oberschlesien verlangen die Interessenten dringend den Ausbau des Klodnitz-Kanals. Die technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen über diesen Kanal sind aber noch nicht so weit gediehen, daß er für das Arbeitsbeschaffungsprogramm in Vorschlag gebracht werden konnte.

In dem Gebiete zwischen Elbe und Oder sind von Interessenten Entwürfe für verschiedene Querverbindungen (Elbe—Oder-Kanal, Elbe—Spree-Kanal) in Vorschlag gebracht, die aber ebenfalls noch nicht spruchreif sind.

XI. Die Wasserstraßen Ostpreußens.

In Ostpreußen wurde der Ausbau des Oberpregels fortgesetzt, um der Stadt Insterburg den Anschluß an die schiffbare Wasserstraße wiederzugeben. Eine Staustufe bei Schwägerau mit Schleuse für 240 t-Schiffe ist fertiggestellt, mit dem Bau der noch fehlenden Stufe bei Norkitten ist begonnen.

Der Ausbau der Krummen Gilge wird voraussichtlich im Jahre 1927 in Angriff genommen werden können, was für die Verbindung des Pregels mit der Memel eine wesentliche Verbesserung bringen wird.

Der Ausbau des Masurischen Kanals mußte im Jahre 1922 eingestellt werden, aus Mangel an Mitteln und im Hinblick auf den geringen wirtschaftlichen Nutzen, den der Kanal erwarten ließ. Reich und Preußen waren außerstande, gleichzeitig den Bau des Masurischen Kanals und des Ostpreußenwerks, dem die Elektrizitätsversorgung der Provinz Ostpreußen obliegt, zu finanzieren. Im Einvernehmen mit dem Provinziallandtage wurde der Finanzierung des Ostpreußenwerks der Vorzug gegeben. Wann der Kanalbau etwa weiter geführt werden kann, läßt sich nicht übersehen.

Das vorstehend entwickelte Bild konnte nur in großen Zügen einen Ueberblick über die neueste Entwicklung der deutschen Binnenwasserstraßen geben. Es zeigt, daß auch in Deutschlands schwersten Zeiten die Arbeiten an unseren Flüssen und Kanälen nicht geruht haben und daß die nächste Zukunft erfreuliche Aussichten für die Verbesserung des Wasserstraßennetzes bietet. Denn wenn nur die für die Arbeitsbeschaffung vorgesehenen Arbeiten — Mittellandkanal mit Südflügel, Verbesserung der Oder mit Staubecken Ottmachau, Weser-Kanalisierung, Küsten-Kanal, Main-Kanalisierung, Neckar-Kanalisierung — durchgeführt werden, so ist das schon ein Bauprogramm von außergewöhnlichen Ausmaßen. Darüber hinaus werden naturgemäß die noch nicht baureifen Kanalentwürfe weiter verfolgt werden müssen, und von der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands wird es abhängen, ob und wann sie verwirklicht werden können.

Die Treidelschwebebahn

Ein neuer Weg zur Lösung des Problemes des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn

Von Regierungsbaumeister a. D. Arth. H. Müller, Hamburg.

Fortsetzung aus der Augustnummer.

Die in der Augustnummer dieser Zeitschrift beschriebene Hängebahnanlage gibt eine in der Technik vollkommen neue Lösung dieses Problemes. Wenngleich die angestellten Berechnungen zuverlässig erschienen und durch kleine Modellversuche auch ihre Bestätigung erfahren hatten, so war es doch zweckmäßig, die Durchführbarkeit einer solchen Anlage und den zuverlässigen Lauf der Maschine durch eine Probe im natürlichen Maßstabe zu erweisen. Die eingangs erwähnte, unter dem Namen „Wasserstraßenbahn-Gesellschaft" gegründete Studiengesellschaft beschloß daher im August vorigen Jahres nach dem Vorschlage des Verfassers, in Hamburg auf geeignetem Gelände eine Probestrecke von etwa 300 m Länge zu errichten. Dieser in der Zeit größter Wirtschaftsnot gefaßte Beschluß ist ein Zeugnis echt hanseatischen Geistes, der schnell von der Ueberlegung zur Tat schreitet. Er beweist aber auch, welche Bedeutung man in jenen Kreisen der Lösung dieses Binnenschiffahrtsproblemes beimißt.

Der Versuch sollte jedoch nicht nur demonstrativen Zwecken dienen, sondern uns gleichzeitig die Möglichkeit geben, manche Frage, die sich theoretisch schwer beantworten ließ, schneller zu einer Lösung zu bringen. Zu diesen Fragen gehörte insbesondere das Verhalten des Tragwerkes unter Wind und Temperaturänderungen, und zwar sowohl auf gerader Strecke als auch in Krümmungen, das Durchfahren von Krümmungen und Weichen mit der Maschine, die zweckmäßigste Form der Steuerung der Maschine und anderes mehr. Um die einzelnen Beobachtungen gut ausführen zu können, wurde die Probestrecke nicht über einem Kanal, sondern auf dem Lande errichtet. Als Schleppwiderstand diente ein Nachen, der über den Boden gezogen wurde. Die Schleppkraft wurde durch Federdynamometer bei verschiedenen Belastungen des Nachens gemessen. Man hatte hierbei den Vorteil, daß man auch die Bewegungen des Schiffes nach der Seite in einfacher Weise nachahmen konnte, und vor allem war es möglich, die geringe Masse des Nachens schnell bis zu einem Beharrungszustand zu beschleunigen, um alsdann genaue Wirkungsgradmessungen an der Maschine vornehmen zu können. Bei einer Anordnung der Probestrecke über Wasser hätte man zu diesem Zweck mindestens eine Länge von einigen km haben müssen.

Die Abbildungen 8—15 zeigen in Photographie und geometrischer Darstellung die Anordnung und Einzelheiten der Probestrecke. Natürlich gibt dieser einem besonderen Zweck dienende Versuch kein richtiges Bild, wie eine solche Anlage über Wasser aussehen würde. Insbesondere sind hier die Stützböcke nicht in der Form ausgeführt, die sie später erhalten sollen. Um daher dem Leser ein anschauliches Bild einer solchen Anlage über einem Kanal zu geben, ist in der Anlage ein besonderes Schaubild beigefügt. Dieses Schaubild vereinigt möglichst viele verschiedene Formen der Ausführung, beispielsweise im Vordergrund die Unterführung der Treidelschwebebahn unter einer Brücke, ferner eine Kanalabzweigung mit Weichenanlage, eine offene Liegestelle ohne Weiche, einen Hafenkanal mit stützenfreien Ufern, ein Maschinendepot am Ende des Hafens und eine scharfe Kurve mit seitlicher Verspannung. Es braucht wohl dabei nicht betont zu werden, daß ein solches Demonstrationszwecken dienendes Bild natürlich nicht in allen Teilen den Wert von Konstruktionszeichnungen besitzt.

Das Ergebnis der Hamburger Versuche, die im Laufe dieses Sommers vorgenommen wurden, läßt sich dahin zusammenfassen, daß die aufgestellten Berechnungen und die an den Versuch geknüpften Erwartungen sich bestätigten. Das Tragwerk hat in der Tragwerksebene die volle Steifigkeit eines starren Fachwerkes. Die Durchbiegung selbst unter der anormalen Last von 4 Maschinen zu je 2,5 t, die in Gruppen zu zweien mit 75 m=Schiffslängenabstand über die Bahn fahren, ist außerordentlich gering und bleibt sogar innerhalb der für steife Fachwerksbrücken üblichen Grenzen. Daher ist auch der Fahrwiderstand der Zugkatzen außerordentlich gering. Vertikale Schwingungen in der Fahrbahn unter dem Einfluß der Verkehrslast sind nicht zu beobachten, dagegen hat das Tragwerk und die Bahn in seitlicher Richtung die erwartete und erwünschte Weichheit, ohne dabei die Steifigkeit in der Tragwerksfläche zu verlieren. Die unter dem Einfluß starken Windes oder seitlicher Zugkräfte entstehenden Schwingungen nach der Seite beeinträchtigen den Lauf der Maschine nicht.

Auch die konstruktive Ausbildung der Maschine hat sich bewährt. Die Probemaschine entwickelte eine mittlere effektive Leistung von 19 PS und hat ein Gewicht von 2,25 t. Dieses Gewicht wird sich jedoch später durch Verwendung von Leichtmetall und durch gewisse konstruktive Aenderungen noch wesentlich vermindern lassen. Der Zugwirkungsgrad stellte sich bei zahlreichen Messungen auf 75—79 %, bezogen auf die verbrauchte elektrische Energie, und ist damit höher, als ursprünglich erwartet wurde. Das Durchfahren einer Krümmung von nur 50 m Radius vollzog sich einwandfrei. Auch für die Steuerung der Maschine und der Weiche von dem geschleppten Boote aus wurde eine Ausführungsform erprobt.

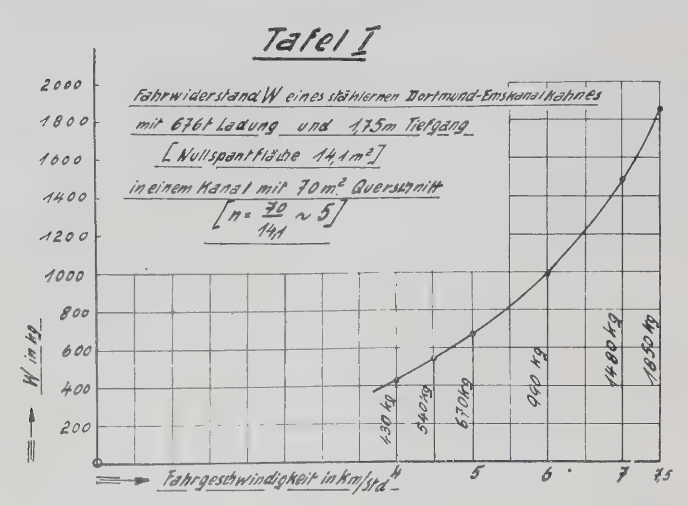
Wenngleich nun naturgemäß gerade in diesen Fragen die weitere Entwicklung sicherlich noch manche Verbesserung bringen wird, so läßt sich doch heute schon mit Bestimmtheit sagen, daß das Grundproblem einer solchen Schleppanlage als gelöst zu betrachten ist. Grundsätzliche technische Schwierigkeiten werden sich auch bei der Uebertragung auf das Wasser nicht mehr ergeben. Ebenso gibt die Hamburger Probestrecke hinsichtlich der Kosten einer solchen Anlage beweiskräftige Auskunft, sodaß die in der nachfolgenden Wirtschaftlichkeitsrechnung angegebenen Zahlen nicht auf Schätzungen, sondern auf fester Grundlage beruhen.

Wirtschaftlichkeitsnachweis.

Die Schleppkosten mit der Treidelschwebebahn setzen sich zusammen aus

1. den reinen Betriebskosten (Stromverbrauch, Putz- und Schmiermittel für die Maschine)*),
2. den ruhenden Maschinenkosten (Kosten für Verzinsung und Abschreibung des Anlagewertes der Maschine, Unterhaltungs- und Verwaltungskosten des Maschinenparkes)

*) Personelle Kosten entstehen nicht, wenn der Schiffer seine Maschine selbst bedient, was wir annehmen.



3. den ruhenden Kosten für die Treidelschwebebahnanlage (Verzinsung, Abschreibung, Unterhaltung, Verwaltung).

Da die unter 2. erwähnten ruhenden Ausgaben für die Maschine ebenso wie die unter 1. genannten mit der Stärke des Verkehrs und der benötigten Zahl der Maschinen annähernd gleichmäßig wachsen, so kann man, ohne einen wesentlichen Fehler zu begehen, auch diese unter 2. genannten Kosten mit zu den Betriebskosten rechnen.

Man unterscheidet also zweckmäßig

I. zwischen den gesamten Betriebskosten, 1. + 2., die einen für die Leistungseinheit nahezu konstanten Wert haben, und

II. den ruhenden Kosten für die ortsfeste Anlage, die, auf die Leistungseinheit bezogen, abhängig sind von der Jahresverkehrsmenge, sodaß also bei wachsendem Verkehr die auf die Leistungseinheit entfallenden Kosten entsprechend geringer werden.

In den nachfolgenden Tabellen I und II sind diese Kosten für die Treidelschwebebahn zusammengestellt.

I.

Kosten der PSe-Stunde einer Maschine von 30 PSe.

Anschaffungspreis ca. M. 8 000,—	a)	b)
1. Feste Betriebskosten pro Jahr	M.	M.
Zinsen (normal) . . . . . 4½ %		
Abschreibung . . . . . . 6 %		
Unterhaltung u. Verwaltung 9½ %		
a) bei normalem Zinssatz zus. 20 %	1.600,—	
b) bei 9proz. Verzinsung zus. 24½ %		1.960,—
a) bei 3500 jährl. Betriebsstunden (Tagesbetrieb) pro Std.		0,56
b) bei 6000 jährl. Betriebsstunden (Tag- und Nachtbetrieb) pro Std.	0,27	
2. Putz- und Schmiermittel rd. . . .	0,03	0,04
Maschinenkosten 1. und 2. zus. . .	0.30	0,60
oder für 1 PSe-Stunde rd. . . .	**1 Pf.**	**2 Pf.**
3. Stromverbrauch bei η = 0,75 pro PSe-Stunde rd. 1 kWstd.		
Hiernach stellt sich also 1 PSe-Std.		
bei einem Strompreis v. 6 Pf./kWst. auf	7 Pf.	bezw. 8 Pf.
„ „ „ v. 7 „ „	8 „	„ 9 „
„ „ „ v. 8 „ „	9 „	„ 10 „
„ „ „ v. 9 „ „	10 „	„ 11 „
„ „ „ v. 10 „ „	11 „	„ 12 „

II.

Ruhende Jahreskosten für eine Treidelschwebebahnanlage

an einem Kanal mit ca. 35 m Spiegelbreite. Anlagekosten einschließlich Bauleitungskosten und Zinsen während der Bauzeit pro km rd. M. 85 000,—.

		a) M.	b) M.
1. Zinsen (normal)	4 %		
2. Abschreibung	2 %		
a) zus.	6 %	5.100,—	
b) bei 7% Zinsen	9 %		7.650,—
3. Unterhaltung und Verwaltung . .		500,—	500,—
pro km zus.		5.600,—	8.150,—

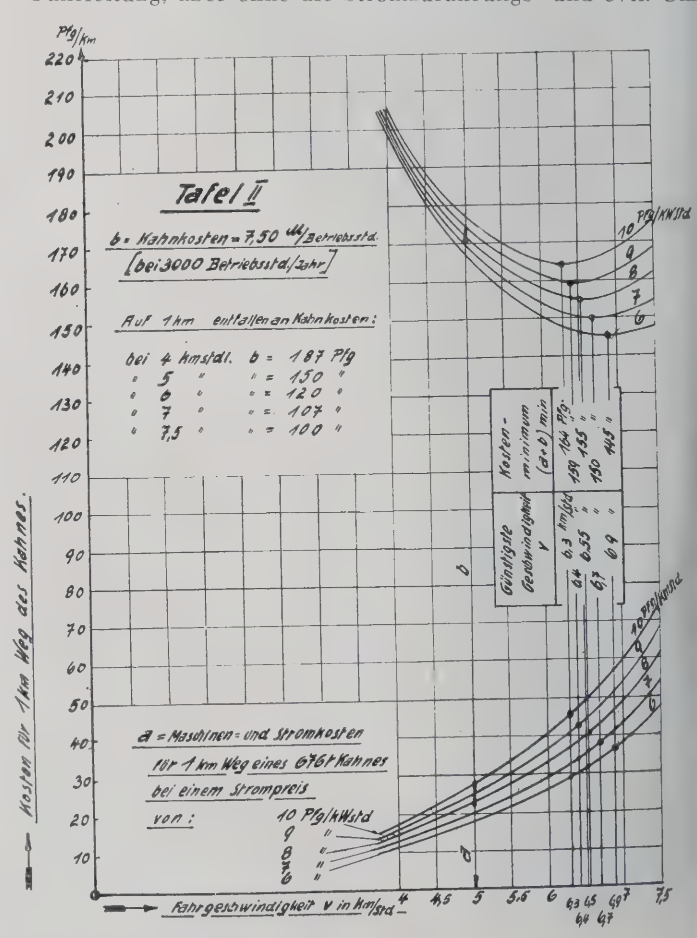
Bei einem Jahresverkehr von	Anteil pro tkm Transportleistung in Pfennig	
1 Mill. t	0,560	0,815
2 „ t	0,280	0,408
3 „ t	0,186	0,272
5 „ t	0,112	0,163
10 „ t	0,056	0,081
15 „ t	0,037	0,054
20 „ t	0,028	0,041

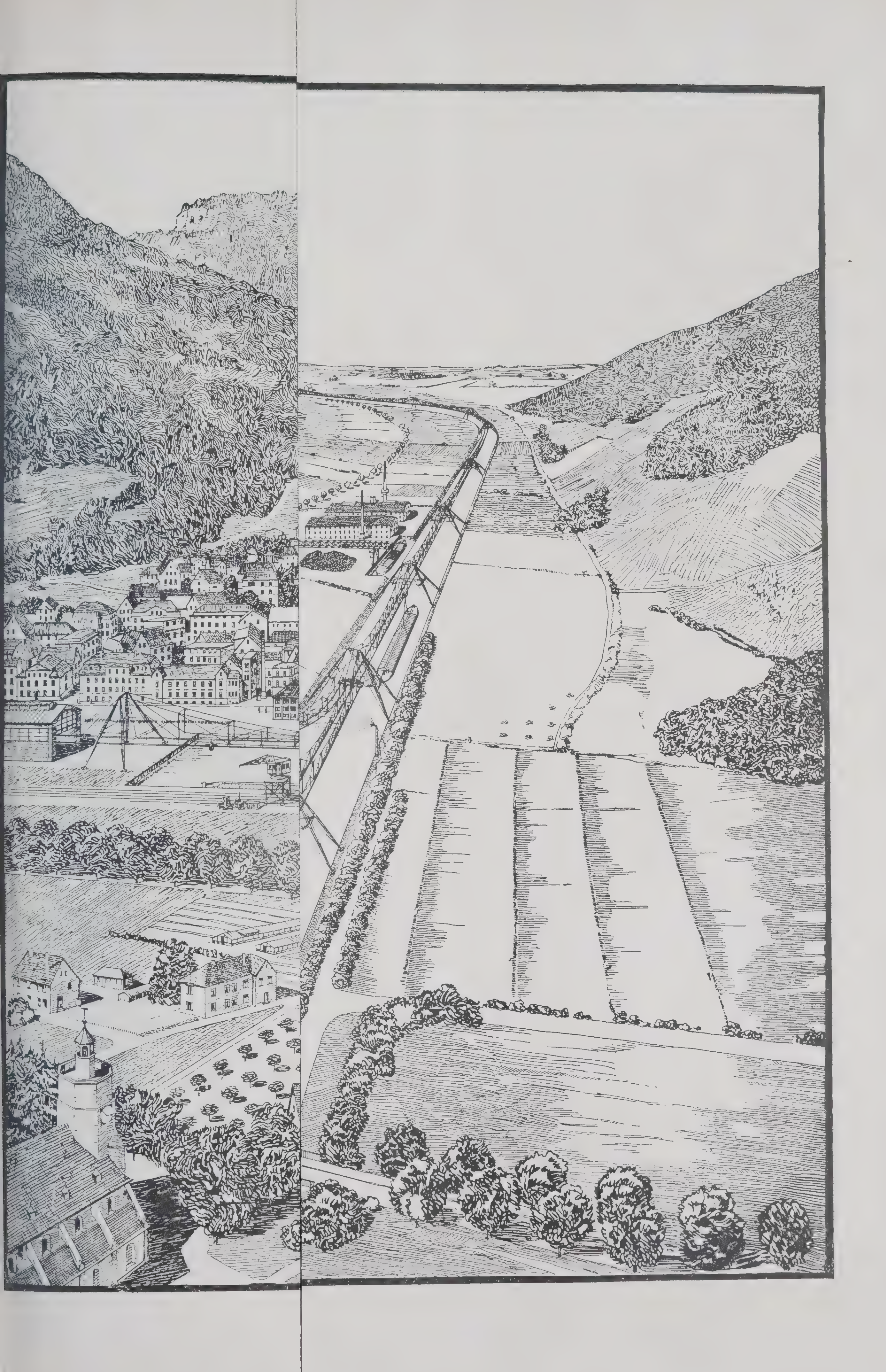
Erläuternd wird hierzu bemerkt: Um den anormalen Geldverhältnissen unserer Zeit Rechnung zu tragen, sind unter a) die Kosten für normalen Zinsfuß entwickelt, während unter b) der heute noch geltende anormale Zinsfuß der etwa in Rechnung zu setzen wäre, eingesetzt ist. Bei der Maschine ist ferner noch zu unterscheiden zwischen

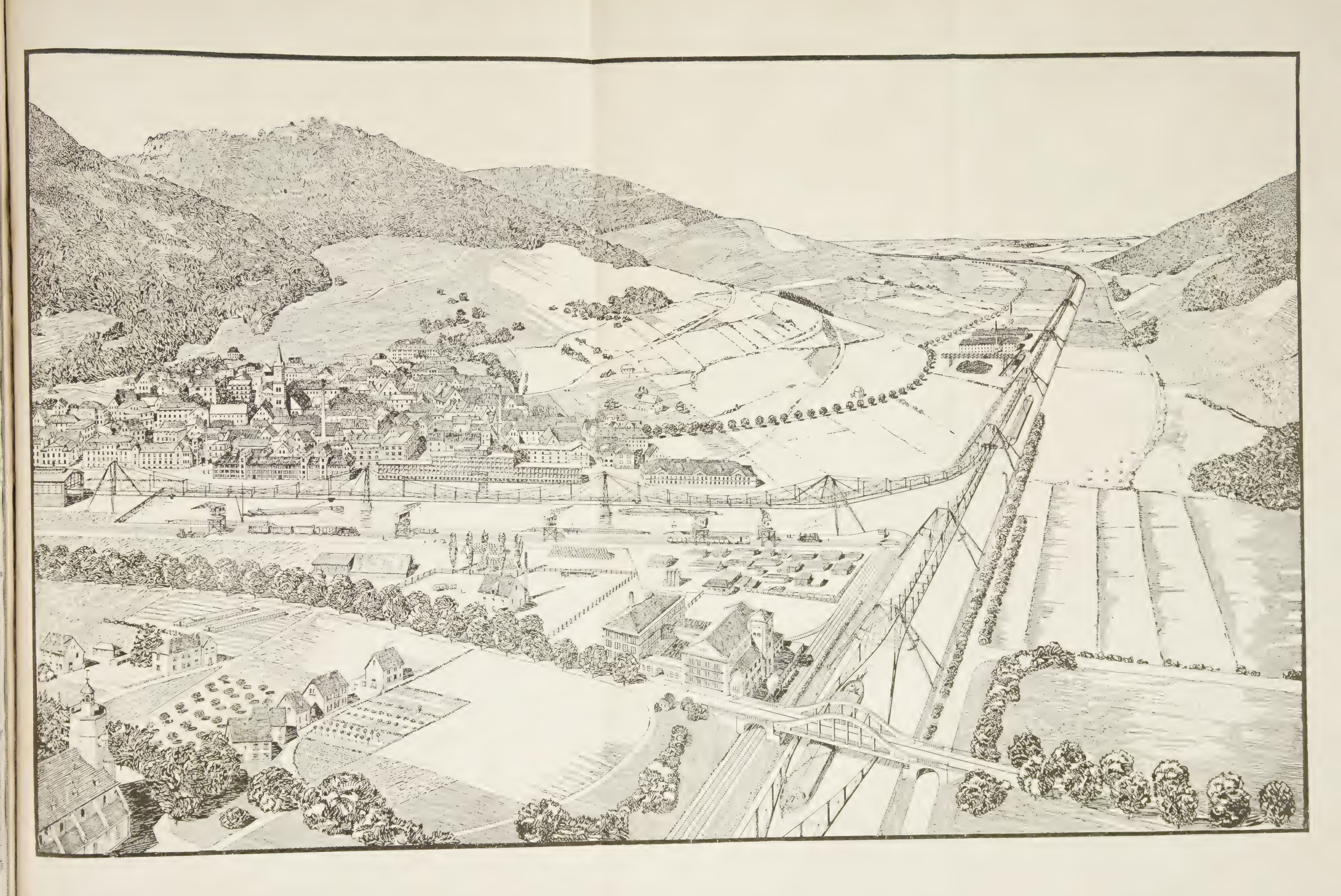
a) Tagesbetrieb mit 3500 Betriebsstunden pro Maschine und
b) Tag- und Nachtbetrieb mit ca. 6000 jährlichen Betriebsstunden.

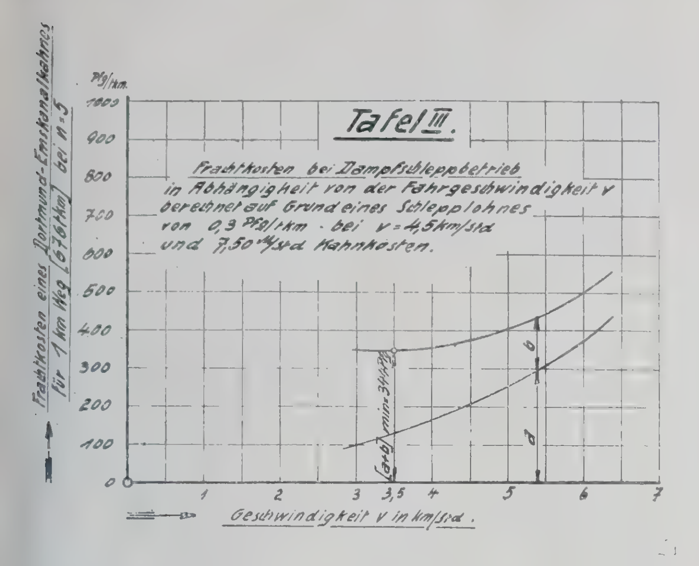
Der günstigste Fall und der ungünstigste Fall ist jeweils zusammengefaßt und hieraus der feste Kostenanteil der Maschine an dem Preis der PSe-Stunde entwickelt. Es zeigt sich, daß er im günstigsten Fall pro PSe-Stunde etwa 1 Pfg. beträgt und im ungünstigsten Fall (hoher Zinsfuß und geringe Betriebsstundenzahl) 2 Pfg. pro PSe-Stunde. Rechnet man hierzu den Stromverbrauch, so fällt dieser Unterschied sehr wenig ins Gewicht.

Zu der Tabelle II ist zu bemerken, daß die Kosten pro km die vollständige Anlage einschließlich der elektrischen Fahrleitung, aber ohne die Stromzuführungs- und evtl. Um-







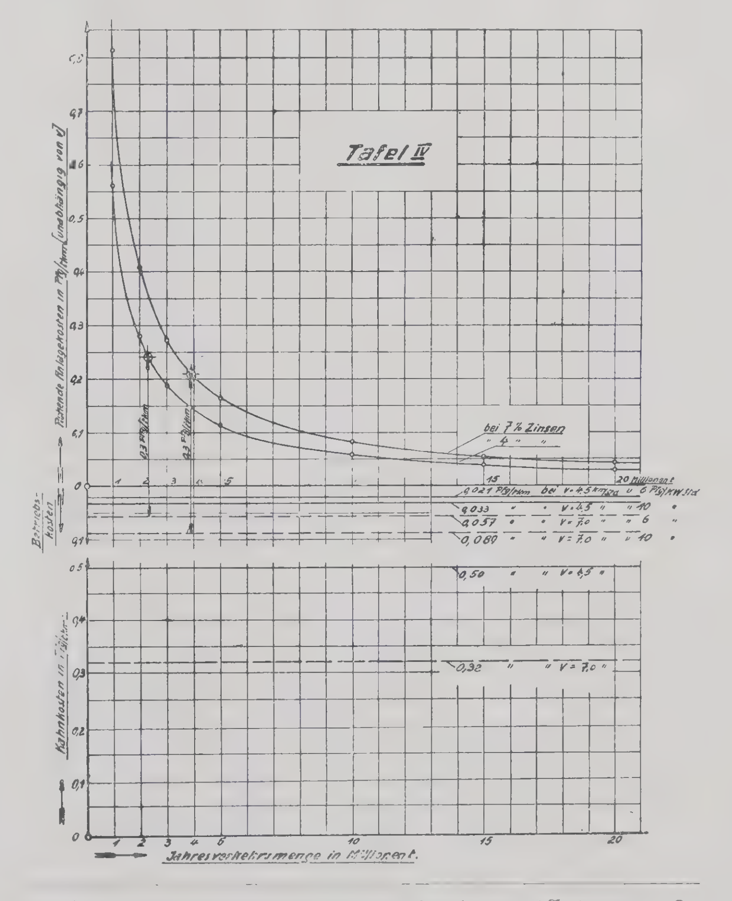


formungsanlagen umfassen. Diese letzteren Kosten werden bei der Bemessung des Strompreises berücksichtigt. Auch enthalten die Anlagekosten einen angemessenen Zuschlag für besondere Auslagen und Verteuerungen, wie beispielsweise Weichen, Ueberholungsgleise, Führungen der Bahn über Schleusen und Unterführungen unter Brücken, Maschinenabstellgleise usw. Auch die Bauleitungskosten und Zinsen während der Bauzeit sind eingeschlossen. Bei einer Abschreibung von 2 % und 4 %iger Verzinsung, jeweils bezogen auf den Anlagewert, würde die ganze Anlage nach 28 Jahren abgeschrieben sein. Bei 7 %iger Verzinsung und 2 %iger Abschreibung würde der Anlagewert sogar schon nach 22 Jahren getilgt sein.

Die auf 1 tkm Transportleistung entfallenden Betriebskosten richten sich nach der in PSe-Stunden auszudrückenden Schlepparbeit (= Zugkraft mal Weg), und diese wiederum nach dem auf die Ladungstonne entfallenden Fahrwiderstand des Schiffes. Neben der Fahrgeschwindigkeit, der Bauart des Schiffes, dem Querschnittsverhältnis zwischen Schiff und Kanal hat auch das Ladungsverhältnis einen Einfluß auf diese Ziffer. Um nun von weitläufigen Variationen, die das Bild verwirren, abzusehen, soll als Beispiel einmal ein stählerner Dortmund—Ems-Kanalkahn von 65 m Länge, 8 m Breite und einer mittleren Beladung von 676 t bei 1,75 m Tauchtiefe, entsprechend einer Nullspantfläche von 14,1 qm und ein Kanalquerschnitt von 70 qm zugrunde gelegt werden. Das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Schiffswiderstand und Fahrgeschwindigkeit dieses Schiffes ist in der Tafel I graphisch dargestellt*). Aus der Linie des Schiffswiderstandes ergibt sich die in Tafel II unter a) entwickelte Kurvenschar für die Maschinen- und Stromkosten an der Treidelschwebebahn unter Zugrundelegung von Betriebsstrompreisen, die zwischen 6 und 10 Pf. pro kW-Stunde variiert sind.

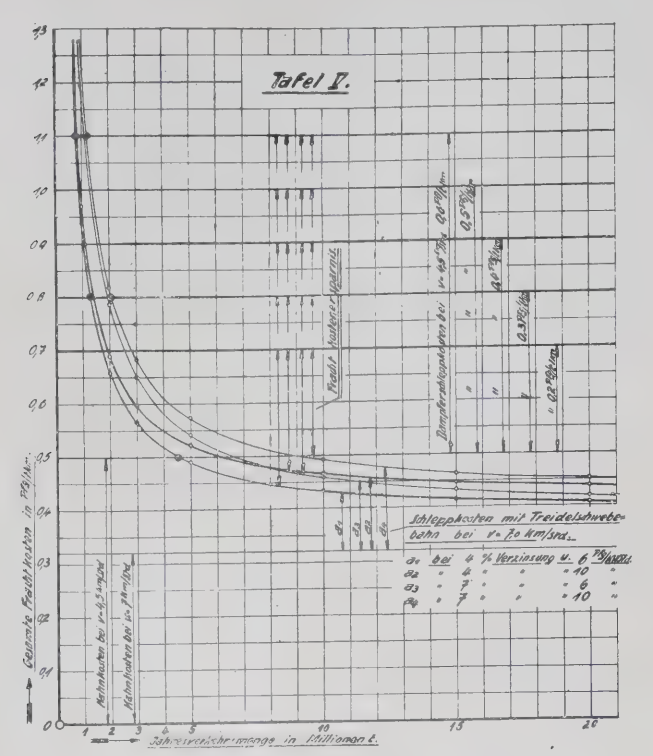
Es ist nun sehr interessant, zunächst eine Untersuchung darüber anzustellen, welche Fahrgeschwindigkeit unter Zugrundelegung eines bestimmten Preises für die Betriebsstunde eines Kahnes die günstigste ist. Auch diese Untersuchung ist in der Tafel II graphisch durchgeführt, und zwar für einen Kostensatz des Kahnes von M. 7,50 pro Betriebsstunde. Diese Kosten pro Betriebsstunde würden ungefähr dem oben bezeichneten Dortmund—Ems-Kanalkahn bei einer jährlichen Betriebsstundenzahl von 3 000 entsprechen (250 Tage zu 12 Stunden) und umfassen alle auf den Kahn entfallenden Kosten für Verzinsung, Abschreibung, Unterhaltung, Verwaltung, Versicherung, Löhne, Beleuchtung usw. Je nach den verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten entfällt nun von diesen stündlichen Kosten des Kahnes auf den km Weg des Kahnes ein bestimmter Kostenanteil b, der in der Tabelle auf Tafel II verzeichnet ist. Durch Addition der Schleppbetriebskosten a und der Kahnkosten b gewinnt man alsdann eine Kurvenschar, entsprechend den verschiedenen kW-Stundenpreisen, die ein deutliches Minimum für jede einzelne Kurve erkennen läßt. Diese charakteristischen Punkte und Geschwindigkeiten sind in der Tafel II gekennzeichnet.

Interessant ist es, eine solche Untersuchung auch für den Dampfschleppbetrieb einmal durchzuführen. Hier stößt freilich die theoretische Ermittelung des effektiven PS-Stundenpreises auf Schwierigkeiten, weil zu viele schwankende Faktoren, wie beispielsweise der gesamte Zugwirkungsgrad des Schleppers*), der Kohlenpreis, die jährliche Betriebsstundenanzahl, die Jahreslohnsumme, die tatsächlich im Jahre geschleppte Fracht, das Verhältnis der Leerfahrten zu Lohnfahrten und das Ladungsverhältnis der Schiffe darauf einwirken. Man muß also schon, um brauchbare Zahlen zu gewinnen, von den in einer gut geleiteten Kanalschleppreederei festgestellten Jahreskosten und Leistungen und der erfahrungsgemäß hierbei eingehaltenen mittleren Schleppgeschwindigkeit ausgehen. Eine solche Untersuchung ist auf Tafel III durchgeführt. Wir legen dabei einen Schlepplohn von 0,3 Pf. pro tkm zugrunde, bei welchem erfahrungsgemäß eine Kanal-Schleppreederei ihre Unkosten deckt, wenn sie mit einer mittleren Schleppgeschwindigkeit von 4,5 km/Stde. und einem durchschnittlichen Beladungsverhältnis von 70% des Schiffsraumes fährt. Der oben angenommene Dortmund—Ems-



*) Die Kurve ist aus den Untersuchungen über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein—Weser-Kanal von Sympher-Thiele-Block, Berlin 1907, Wilhelm Ernst & Sohn, abgeleitet. Sie liefert nach anderen Berechnungen reichlich ungünstige Werte. Wir haben infolgedessen für die Bemessung der zweckmäßigen Maschinenstärke in der Augustnummer etwas günstigere, bei guter Schiffsform erreichbare Werte für den Schiffswiderstand angenommen. Für diese Vergleichsrechnung ist der ungünstigere Wert am Platze.

*) Wir haben diesen Wirkungsgrad mehrfach mit 16 % in engem Gewässer angegeben. Selbstverständlich ist dieser Wert nicht feststehend, sondern schwankt erheblich je nach Fahrgeschwindigkeit, Belastungskoeffizient, Kanalprofil usw. In der Literatur findet man Angaben von 14 % bis 26 %. Wir haben bei eigenen Versuchen auf dem Elb—Trave-Kanal bei v = 4,5 km/std an einem modernen 180 PS-Schlepper mit Gegenpropeller und Gebläsezug $\gamma = 0{,}16$ i. M. gemessen und halten diesen Wert umsomehr für ein zutreffendes Mittel, als dabei noch nicht die Arbeitsverluste infolge Schlängelung und Ruderdruck berücksichtigt sind.



Kanalkahn mit 676 t Ladung würde also auf 1 km Weg 676 × 0.3 Pf. = 203 Pf. Schlepplohn kosten bei v = 4,5 km Schleppgeschwindigkeit pro Stunde. Wir sehen aus der Tafel II, daß bei der gleichen Geschwindigkeit von 4,5 km die reinen Betriebskosten der Treidelschwebebahn bei dem verhältnismäßig hohen Strompreis von 9 Pf. pro kW-Stunde erst den Betrag von 20 Pf. ausmachen, also den 10. Teil der Schleppkosten des Dampfers.

Die der Kurvenschar a auf Tafel II entsprechende Schleppkostenkurve für den Dampfer ergibt sich nun, wenn wir den Schlepplohnsatz von 203 Pf. pro Kahnkilometer mit der Schleppwiderstandskurve in Tafel I verbinden. Die so gewonnene a-Kurve für den Dampfer ist auf Tafel III dargestellt. Wir haben nun wiederum zu der a-Kurve bei den verschiedenen Geschwindigkeiten die auf Tafel II entwickelten Kahnkostenanteile zu addieren, um die Frachtkostenlinie des Dampfers unter Zugrundelegung des Kahnkostensatzes von M. 7,50 pro Betriebsstunde in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit zu erhalten. Die Frachtkostenkurve zeigt ungefähr bei v = 3,5 km pro Stunde das Kostenminimum. Die angenommene Geschwindigkeit von 4,5 km pro Stunde würde also nicht die wirtschaftlich günstigste sein, wenn man nur den Einfluß der Schleppkosten und der Kahnkosten berücksichtigt. In Wirklichkeit kommt hierzu aber noch das Interesse an einer möglichst schnellen Beförderung des Ladegutes, das den Reeder zwingt, mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren, als für ihn unmittelbar wirtschaftlich ist. Das Gleiche gilt natürlich auch bezüglich der in Tafel II ermittelten günstigsten Schleppgeschwindigkeit an der Treidelschwebebahn. Auch hier wird die tatsächlich gewählte Fahrgeschwindigkeit noch etwas höher liegen als 6.3—6,9 km pro Stunde. Für ein Schiff mit 676 t Ladung wird man, wie bereits mehrfach erwähnt, mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von etwa 7 km pro Stunde rechnen können.

Zu den auf Tafel II in der Kurvenschar a dargestellten Betriebskosten der Treidelschwebebahn sind nun noch die auf das tkm Transportleistung entfallenden ruhenden Lasten der gesamten Anlage, wie oben entwickelt, hinzuzufügen. Die graphische Darstellung dieser ruhenden Lasten pro tkm der Treidelschwebebahn, bezogen auf den Jahresverkehr, ergibt, wie aus Tafel IV ersichtlich, eine Hyperbel. Zu den Ordinaten dieser Hyperbel ist dann der jeweils nach den Fahrgeschwindigkeiten sich richtende Betrag für die Betriebskosten (Maschinen- und Stromkosten) hinzuzufügen, um die gesamten Schlepplöhne pro tkm zu erhalten. Um endlich die Frachtkosten pro tkm zu finden, ist nun noch der entsprechende Anteil der Kahnkosten zu addieren.

Sieht man von der Kahnkostenersparnis bei wachsender Geschwindigkeit ab und vergleicht lediglich die Schleppkosten der Treidelschwebebahn mit den jetzt üblichen Dampferschleppkosten, so ergibt sich aus Tafel IV, daß bei einem Dampferschlepplohn von 0,3 Pf. pro tkm der Treidelschwebebetrieb billiger ist bei einem Jahresverkehr von mehr als 2,3 Millionen t, wenn mit 4 %iger Verzinsung der Anlage und einem Strompreis von 6 Pf. pro kW-Stunde gerechnet wird. Rechnet man aber mit einem Strompreis von 10 Pf. pro kW-Stunde und 7 %iger Verzinsung der Anlage, so würde sich eine Rentabilität der Treidelschwebebahn erst bei einem Jahresverkehr von 3,9 Millionen t ergeben.

Dieser Kostenvergleich ist jedoch zwecklos, weil man ganz verschiedene Leistungen dabei zugrunde legt. Es ist also notwendig, den Unterschied in den Leistungen mit zu berücksichtigen.

Diese Untersuchung ist auf Tafel V durchgeführt. Wir haben auf Tafel II die wirtschaftlich günstigste Schleppgeschwindigkeit ermittelt für einen mit 676 t beladenen Kahn, wenn dabei die von der Fahrgeschwindigkeit abhängigen Betriebskosten und die Kahnkosten berücksichtigt werden. Eine Zeitersparnis und damit eine Ersparnis an Kahnkosten tritt nun nicht bloß ein bei der Fahrt des beladenen Schiffes auf freier Strecke, sondern in noch höherem Maße bei der Fahrt des Leerschiffes, dessen Geschwindigkeit, soweit nicht vorauffahrende beladene Schiffe das verhindern, unbedenklich auf 10—12 km pro Stunde erhöht werden kann. Aber auch die Liegezeit des Schiffes im Hafen wird wesentlich abgekürzt dadurch, daß die Zeit für das Bilden und Zerlegen der Schleppzüge bei Einführung des Selbstfahrersystemes in Wegfall kommt. Hierdurch können erfahrungsgemäß auf jeder Reise 1—2 Tage gespart werden. Sehr bedeutend ist endlich der Zeitgewinn, der bei Einführung unseres Selbstfahrersystemes durch Abkürzung der Schleusungszeiten ermöglicht wird. Die Durchschleusung eines Schleppzuges durch eine Schleppzugschleuse dauert im günstigsten Fall etwa ³/₄ Stunde, bei Einschiffsschleusen und starkem Andrang aber mehrere Stunden und manchmal sogar Tage. Das Durchschleusen eines an der Treidelschwebebahn ein- und ausfahrenden Einzelschiffes dagegen läßt sich bei etwa 4 m Schleusengefälle gut in ungefähr 10 Minuten ausführen. Die damit verknüpfte Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schleusen und die ganze Art des Betriebes an der Treidelschwebebahn schließt die Bildung eines Schleusenranges nahezu aus. Es wird also bei schleusenreichen Kanälen eine ganz bedeutende Abkürzung der Reisezeiten auch durch diesen Umstand herbeigeführt werden können.

Endlich aber ist zu erwähnen, daß durch die sichere Führung des Schiffes an der Bahn und durch den Wegfall des Schleppzugverfahrens es sich ganz von selbst ergeben wird, daß auch die Nachtstunden zum Fahren mit ausgenutzt werden, zumal das Fahrzeug sowohl wie das Fahrwasser und die Schleusen gut elektrisch beleuchtet werden können.

Nimmt man alle diese Umstände zusammen, so kann man wohl insgesamt eine bessere Ausnutzung des Fahrzeuges mindestens im gleichen Verhältnis erwarten, wie das Wachsen der Geschwindigkeit von 4,5 km auf 7 km pro Stunde. Nehmen wir nun an, daß die Kahnkosten bei der jetzt üblichen Geschwindigkeit von 4,5 km pro Stunde etwa 0,5 Pf. pro tkm ausmachen, so würden sich diese Kahnkosten in obigem Verhältnis verringern auf 0,32 Pf. pro tkm.

Der Unterschied von 0,18 Pf. pro tkm ist also die Ersparnis, die durch Einführung der Treidelschwebebahn an Kahnkosten erzielt wird. Tragen wir in Tafel V auf die Kahn-

kostenlinie 0,32 Pf. die in Tafel IV dargestellten Betriebskosten und ruhenden Anlagekosten für die Treidelschwebebahn auf, wobei wir der Einfachheit halber als Varianten nur die 4 %ige und die 7 %ige Verzinsung der Anlage und einen Strompreis von 6 und 10 Pf. pro kW-Stunde wählen, so gewinnen wir 4 Hyperbeln, die unter diesen Annahmen die gesamten Frachtkosten pro tkm in Abhängigkeit von der Jahresverkehrsmenge darstellen.

In gleicher Weise gewinnen wir die Frachtkosten beim Dampferschleppbetrieb, wenn wir zu der 0,5 Pf.-Linie der Kahnkosten, die einer Schleppgeschwindigkeit von 4,5 km entspricht, die Dampferschleppkosten addieren. Wir wählen auch hier einige Varianten, und zwar Schleppkosten von 0,2, 0,3, 0,4, 0,5 und 0,6 Pf. pro tkm. Der Satz von 0,3 Pf. pro tkm dürfte für Schiffahrtskanäle mit den oben bezeichneten Verhältnissen zutreffend sein. Bei Strömungskanälen, wie z. B. dem geplanten Rhein—Main—Donau-Kanal, wird man bergwärts mit etwa 0,6 Pf pro tkm rechnen müssen.

In der Tafel V sind nun ebenso wie in der Tafel IV einige Schnittpunkte der beiden Linienscharen besonders hervorgehoben. Es zeigt sich, daß bei einem kW-Stundenpreis von 6 Pf. und bei 4 %iger Verzinsung des Anlagekapitals der Treidelschwebebahn bereits bei 0,8 Millionen t Jahresverkehr die 0,6 Pf.-Linie der Dampfschleppschiffahrt geschnitten wird, während bei 7 %iger Verzinsung und 10 Pf. pro kW-Stunde der Treidelschwebezug von 1,2 Millionen t Jahresverkehr ab dem Dampferschleppbetrieb überlegen ist. Die entsprechenden Punkte bei einer Schleppgebühr von 0,3 Pf. pro tkm liegen bei 1,4 Millionen t, bezw. 2 Millionen t Jahresverkehr. Wir sehen aber ferner aus dieser Kurvenschar, daß bei einem Strompreis von 6 Pf. pro kW-Stunde und 4 %iger Verzinsung schon bei 4,5 Millionen t Jahresverkehr die Kahnkostenersparnis größer wird als die gesamten Schleppkosten an der Treidelschwebebahn. Man würde also gewissermaßen, wenn man diesen Vorteil in Betracht zieht, gegenüber dem jetzigen Zustand umsonst fahren. Bei all diesen Zahlenwerten muß natürlich beachtet werden, daß es sich um Beispiele und Mittelwerte handelt, die keine Allgemeingültigkeit beanspruchen, sondern von Fall zu Fall besonders zu ermitteln sind.

Statt der in der Augustnummer erwähnten Bezahlung des Schlepplohnes rein nach Stromverbrauch kann man den Schlepptarif auch in gleicher Weise aufbauen wie die Kosten oben entwickelt sind, d. h. man wird nach dem voraussichtlichen Jahresverkehr für jede Tonne Ladung und jedes zurückgelegte km, ebenso wie es jetzt geschieht, einen evtl. nach Güterklassen zu staffelnden Grundtarif bilden. Diese Einkünfte sollen die ruhenden Kosten der Anlage decken. Natürlich wird man bei schwachem Anfangsverkehr hierbei zunächst auf eine volle Verzinsung verzichten, um der Entwicklung einen Anreiz zu geben. Da auch die Kanalabgaben nach den gleichen Gesichtspunkten erhoben werden, so können zur Vereinfachung des Geschäftsbetriebes diese Treidelschwebebahngebühren mit den Kanalgebühren zusammen erhoben werden. Zu dieser tonnenkilometrischen Grundgebühr kommen dann die Schleppbetriebskosten, die nach dem tatsächlichen Stromverbrauch berechnet werden, und endlich die nach Zeit berechnete Maschinenmiete, die gemeinsam mit den Stromkosten bei Abgabe der Maschine ins Depot bezahlt wird. Das leere Schiff hat also nur die geringen Strom- und Maschinenkosten zu tragen.

Es wird damit eine wirklich gerechte Bezahlung für die geleistete Arbeit und damit ein Zustand erreicht, der leider beim Dampferschleppbetrieb nicht erreicht werden kann, der aber unbedingt erstrebenswert ist. Ein gut gebautes neues Stahlschiff mit geringem Fahrwiderstand erntet seinen verdienten Lohn gegenüber einem veralteten hölzernen Schiff. Der Binnenschiffahrtsbetrieb wird damit endlich auf die im Wirtschaftsleben allgemein gültige und gesunde Basis gestellt, daß veraltete Einrichtungen, die in unwirtschaft-

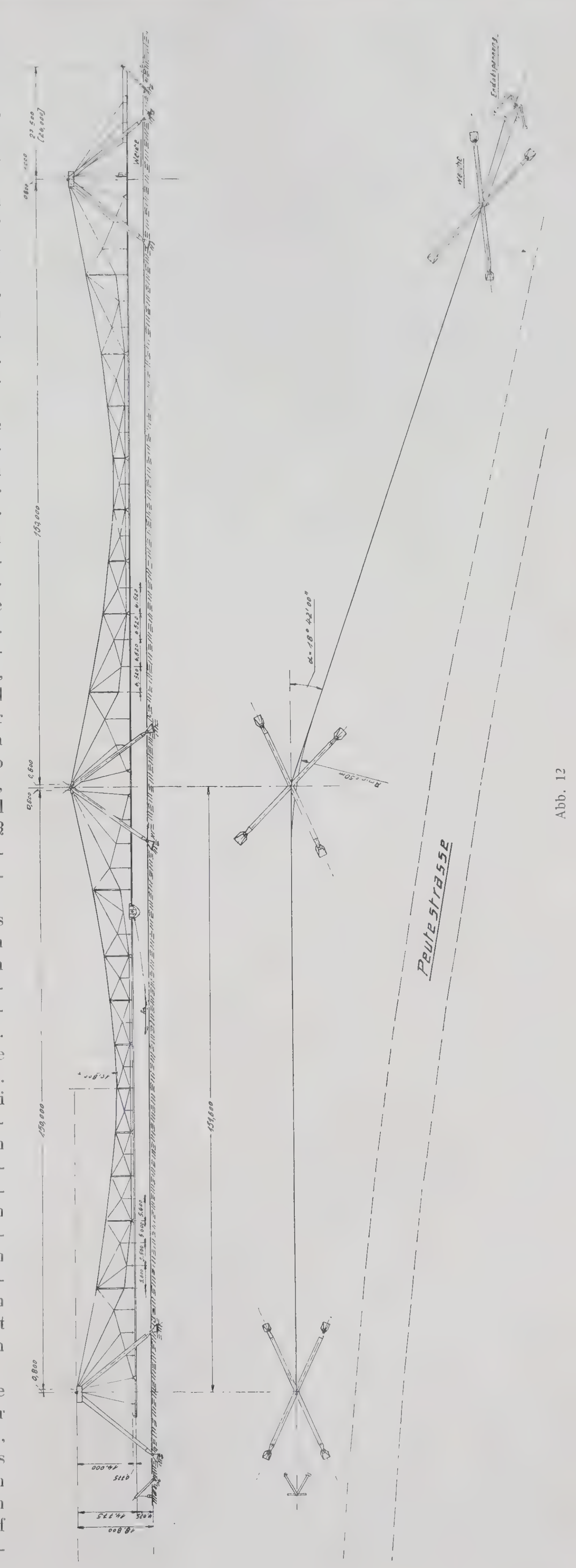


Abb. 12



Abb. 13

licher Weise Kräfte verzehren, modernen Einrichtungen zu weichen haben.

Sonstige Vorteile des neuen Verfahrens.

Außer der erhöhten Wirtschaftlichkeit des neuen Treidelverfahrens besitzt es noch eine Reihe weiterer Vorteile, auf die hier noch kurz eingegangen werden soll.

Wir haben schon erwähnt, daß die Sicherheit des Verkehrs durch den Wegfall des Schleppzugverfahrens und durch die sichere Führung des Schiffes an der Bahn unzweifelhaft gewinnen wird. Das dürfte sich im Laufe der Zeit in einer Verminderung der Versicherungsgebühren auswirken. Aber auch der Verschleiß an Schlepptrossen wird wesentlich geringer werden. Bei der verhältnismäßig geringen Masse der Maschine wird ein Reißen der Schlepptrosse kaum noch eintreten.

Ebenso haben wir bereits erwähnt, daß die Abkürzung der Reisezeit nicht nur eine bessere Ausnutzung der Schiffe ermöglicht, sondern natürlich auch der Ladung zugute kommt. Wertvolle Güter, die heute den teuren Eisenbahnweg aufsuchen, weil sie die lange Beförderungszeit auf der Wasserstraße nicht vertragen, werden nunmehr den billigeren Verkehrsweg wählen.

Der Einwand, daß hierdurch zugunsten des neuen Verkehrsmittels die Eisenbahn geschädigt wird, dürfte, wenn überhaupt, nur vorübergehend und in beschränktem Maße Geltung haben. Denn es ist eine alte Weisheit, daß billige Verkehrseinrichtungen sich den Verkehr selbst erzeugen. Von der Erstarkung des Verkehrs hat dann aber die Eisenbahn, wie das Beispiel des Rheines zeigt, doch wieder ihren Vorteil. Im übrigen hat die Eisenbahn von den Massengütern, die die Wasserstraße an sich ziehen wird, schon jetzt so gut wie keinen Gewinn. Die Eisenbahn ist in ihrer Eigenart unbedingt ein Schnellverkehrsmittel und wird es in Zukunft noch mehr werden. Es ist durchaus fraglich, ob eine Belastung dieses Schnellverkehrsmittels mit Massengütern, die einen so schnellen Transport garnicht nötig haben und die damit verknüpften Frachten nicht tragen können, vom Standpunkt rationeller Wirtschaft aus richtig ist.

Diese Entwicklung wird umso mehr begünstigt, als auch der Bau und Betrieb der Wasserstraße selbst durch die Einführung des Treidelschwebezugverfahrens wesentlich verbilligt wird.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß durch die Einführung des Selbstfahrersystemes die **teuren Schleppzugschleusen gespart** werden können, und daß die bereits vorhandenen Einschiffsschleusen, die heute als überlebt gelten, wieder ihre Bedeutung gewinnen, ja, daß sie darüber hinaus infolge der Abkürzung der Schleusungszeit sogar wesentlich an Leistungsfähigkeit, also auch an Wert steigen. Das Ein- und Ausfahren der Schiffe wird mit Hilfe der Treidelschwebebahn wesentlich abkürzt. Die Schleusung des Dampfers fällt überhaupt fort. Auch an Schleusungswasser wird hierdurch gespart.

Es braucht hier nicht betont zu werden, daß hierdurch die Schleuse überhaupt ihre Bedeutung als Schiffahrtshindernis wesentlich einbüßt. Rechnet man bisher eine Schleuse = 3 bis 5 Streckenkilometer, so wird man bei Schleusungszeiten von nur 10 Minuten pro Schiff mit einem Zuschlag von höchstens 1 Streckenkilometer auskommen. Man wird also bei der Projektierung von Wasserstraßen nicht mehr so ängstlich, selbst auf Kosten erheblich größerer Aufwendungen, jede Schleuse zu vermeiden brauchen, sondern man kann sich besser dem Gelände anpassen und hierdurch wiederum den Bau von Wasserstraßen verbilligen. Eine Verbilligung wird namentlich beim Bau von **Kraftwasserstraßen** dadurch möglich sein, daß man unbedenklich **größere Strömungsgeschwindigkeiten** in solchen Kanälen zulassen kann, als man sie heute, wo man noch mit Dampfschleppbetrieb rechnet, für erlaubt hält. Die außerordentlich geringen eigentlichen Betriebskosten gestatten die Anwendung eines wesentlich höheren Zuges pro Tonne Ladung. Wir haben in der Einleitung auch bereits darauf hingewiesen, daß sich auf der Fahrt gegen die Strömung der mechanische Schiffszug von fester Bahn gegenüber dem wassermotorischen Betrieb ganz bedeutend günstiger stellt, weil sich die mechanische Arbeit, die aufzuwenden ist, in unserem Fall aus dem Produkt Kraft mal Weg, gemessen an der festen Bahn, berechnet, während beim Dampferschleppbetrieb der Weg gegen die Strömung zu messen ist.

Aber noch ein weiterer außerordentlich wichtiger Punkt, den wir bereits berührt haben, spricht gerade bei Kraftwasserstraßen für die Einführung unseres Systems. Das ist **die Möglichkeit des Stoppens talwärts fahrender Schiffe** mit Hilfe unserer Schleppkatze. Das Schiff braucht also keinen Anker zu werfen, sondern kann elektrisch durch einen Druck auf den Steuerknopf gestoppt werden. Es kann aber auch auf der Fahrt gegen die Strömung jederzeit halten. Es können also, streng genommen, die Schleusen in solchen Strömungsgewässern sogar in die Strömung gelegt werden. Jedenfalls können die langen und teueren Ober- und Unterhäfen an den Schleusen und die Leitwerke zum mindesten ganz bedeutend eingeschränkt werden und hierdurch wiederum wesentliche Kosten gespart werden. Trotz dieser Kostenersparnis aber gewinnt auch hier die Sicherheit des Betriebes, denn das Ein- und Ausfahren von Schleppzügen vom Strömungsgewässer in das Stillwasser der Schleusenvorhäfen und umgekehrt ist stets für die Schiffahrt eine große Gefahrenquelle, die in unserem Fall vermieden wird.

Eine weitere **bedeutende Ersparnis** tritt endlich ein an **Kanalunterhaltungskosten** infolge Wegfall der schädlichen Dampferwelle und des gefährlichen Angriffes des Schraubenwirbels auf die Sohle des Kanals. Teubert nennt die Unterhaltung der immer wieder von der Dampferwelle zerstörten Böschungen mit Recht eine Sisyphusarbeit. Es ist nachgewiesen, daß eine schädliche Wellenbildung durch den geschleppten Kahn selbst bei Geschwindigkeiten von 7 km/Std. nicht eintritt, ebenso wie der Einfluß auf die Sohle gänzlich fortfällt.

Zu erwähnen ist endlich noch die Erleichterung des Eisbrechdienstes, die sicherlich durch die Treidelschwebebahn ermöglicht wird. Statt des teueren Eisbrechdampfers, der viele Unterhaltungskosten erfordert, genügt eine kräftig gebaute Schute mit flachem Bug, die, entsprechend belastet, von einer oder mehreren Katzen über das Eis gezogen wird.

Fassen wir alle diese Nebenvorteile, die mit unserem Verfahren verknüpft sind, zusammen, so wird man feststellen können, daß sie in manchen Fällen in ihrer wirtschaftlichen Auswirkung sich viel bedeu-


Abb. 14

tender stellen als die Kosten der ganzen Anlage.

Schlußbetrachtungen.

Es wird nun sicherlich vielfach eingewendet werden, daß durch die Ueberbauung der Wasserstraßen mit der Treidelschwebebahn das Landschaftsbild beeinträchtigt werden wird. Hierzu ist zunächst zu sagen, daß Schiffahrtskanäle, für die ja unsere Anlage hauptsächlich in Betracht kommt, reine Zweckbauten sind. Im übrigen aber ist es durchaus noch die Frage, ob das Bild des Kanals wirklich unter einer solchen Anlage leidet. Es wird sicherlich nicht wenige geben, die darin, eben weil sich die Zweckbestimmung in dem schön geschwungenen Tragwerk der Treidelbahn deutlich erkennen läßt, durchaus nichts Häßliches sehen, sondern eher eine Belebung. Der Fortfall der Rauch- und Rußplage ist im übrigen auch ein Moment, das hier zugunsten der Treidelschwebebahn spricht.

Als Nachteil könnte geltend gemacht werden, daß der ganze Betrieb auf der Wasserstraße von der Betriebsfähigkeit der Treidelanlage abhängig ist. Hierzu läßt sich nun sagen, daß sich ein Bruch von Bauwerksgliedern mit derselben Sicherheit vermeiden läßt wie bei jedem modernen Brückenbau. Beim Brechen eines Gliedes infolge Minderwertigkeit des Materials werden in unserem Falle sogar die Funktionen dieses Gliedes ohne weiteres von anderen Gliedern übernommen, sodaß ein Zusammenbruch der ganzen Konstruktion oder ein Herunterstürzen der Maschine nach menschlicher Voraussicht ausgeschlossen ist. Eine Störung in der elektrischen Stromzuführung ist bei dem heute immer engmaschiger werdenden Hochspannungsnetz und den zahlreichen Speisestellen, mit denen unsere Leitung an die Ueberlandnetze angeschlossen werden kann, so gut wie ausgeschlossen. Eine örtliche Störung kann schlimmstenfalls schnell beseitigt werden. Eine Störung in der Maschine selbst, die noch am leichtesten zu erwarten ist, hat keine allgemeine Störung zur Folge, weil, wie bereits erwähnt wurde, sie unter allen Umständen fahrbar bleibt, so daß sie von der nächst folgenden Maschine geschoben und das zugehörige Schiff bis zum nächsten Maschinendepot geschleppt werden kann. Im übrigen aber ist die Bauart der Maschine eine derart einfache, daß auch ein solches Versagen sich nur sehr selten ereignen dürfte.


Abb. 15

Das Anwendungsgebiet des neuen Verfahrens grenzt sich nach den in dieser Abhandlung gemachten Darlegungen ganz von selbst ab. Am vorteilhaftesten ist sicherlich das Verfahren auf Kraftwasserkanälen, die gleichzeitig der Schiffahrt dienen. Hierauf folgen gewöhnliche Stillwasserkanäle. Auch auf kleineren kanalisierten Flüssen wird es sich noch gut durchführen lassen, wenngleich hier natürlich die Anlage anders aussehen und teuerer werden wird als auf Kanälen. Für unsere Ströme kommt das Verfahren schon aus dem Grunde zunächst nicht in Betracht, weil hier die Fahrwasserrinne meist nicht festliegt. Welche Auswirkungen es aber hier zeitigen wird und wo die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit liegen, dürften wir getrost der Zukunft überlassen.

Wir wollen diese Betrachtungen nicht schließen, ohne auch des Schiffers zu gedenken, dessen Tätigkeit wesentlich von der Einführung des neuen Verfahrens berührt wird. Der Schiffer wird unzweifelhaft durch die Wiedereinführung des Selbstfahrersystemes selbständiger. Er ist allein für seinen Kahn verantwortlich. Seine Arbeit wird aber auch leichter und gehobener. Er wird nicht, wie sonst so oft, Teil oder Knecht der Maschine, sondern er macht sich seine Maschine dienstbar. Der Schiffer, der seinen Kahn mit eigener Kraft vom Ufer aus zog oder ihn mit dem Staken schob, hat später dem Pferd und heute fast überall dem Schleppdampfer Platz gemacht. Die Zeit ist gekommen, wo auch der mit schlechtem Wirkungsgrad arbeitende Schleppdampfer der elektrischen Maschine, die ihre Kraft aus großen, modernen Zentralen bezieht, weichen muß. Das Ziel der Entwicklung aber muß es sein, daß die im Wasserstrom wirkenden Kräfte im Turbogenerator gewandelt dem Schiffer als elektrischer Strom zur Verfügung stehen, mit dessen Hilfe er durch einen Druck auf den Steuerknopf sein Schiff bergwärts und talwärts fahren läßt, es ohne Ankerwurf stoppt und sich Licht und Wärme an Bord verschafft.

Die Bauten der Reichswasserstrassenverwaltung bei Fürstenberg a. d. Oder

Von Regierungsbaurat Möller, Fürstenberg a. O.

Die starke Aufwärtsbewegung des gesamten wirtschaftlichen Lebens in Deutschland in der Zeit nach 1870 hat eine großzügige Vermehrung unserer Wasserstraßen durch Erbauung neuer Kanäle und damit einen außerordentlichen Aufschwung der deutschen Binnenschiffahrt zur Folge gehabt. Diese natürliche Entwicklung wurde durch den Weltkrieg jäh unterbrochen, durch seinen unglücklichen Ausgang wurde auch die Binnenschiffahrt schwer betroffen. Die Befürchtung aber, daß der weitere Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes zum Stillstand kommen würde, hat sich nicht verwirklicht. Im Gegenteil traten gerade jetzt die Binnenschiffahrt und der Ausbau aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in bisher nicht geahnter Weise in den Vordergrund des allgemeinen Interesses. Die wirtschaftlichen Kreise, welche an der Zukunft des deutschen Vaterlandes nicht verzweifelten, wiesen auf die Notwendigkeit einer planmäßigen Erschließung und Nutzung aller natürlichen Hilfsquellen hin, gleichzeitig hatte der



Oderbrücke mit Durchblick auf die Stadt Fürstenberg/Oder

Staat ein dringendes Interesse daran, sofort große Massen zurückströmender Soldaten einzustellen und die unproduktive Unterstützung Arbeitsloser in nutzbringende Arbeit umzugestalten.

So kam es, daß umfangreiche wichtige Kanalpläne, um welche seit Jahrzehnten gekämpft war, schließlich zum Abschluß geführt werden konnten. Hierzu gehört neben zahlreichen größeren und kleineren Projekten vor allem der Ausbau des Mittellandkanals. Dieser Kanal stellt die langersehnte und vielbekämpfte große Querverbindung durch alle Stromgebiete Norddeutschlands dar. Er reicht nach Schließung der jetzt noch vorhandenen Lücke vom Rhein über Herne, Bevergern, Hannover, Magdeburg, Berlin bis Fürstenberg/Oder.

Bei Fürstenberg/Oder gabelt sich die Verkehrsstraße einmal oderaufwärts nach dem wichtigen Schlesischen Industriegebiet, dann oderabwärts nach den Oderstädten Frankfurt-Oder und Küstrin, weiter nach Stettin und der Ostsee, sowie von der Oder weiter nach Osten zur Warthe—Netze—Weichselwasserstraße, durch welche gleichzeitig ein Einfalltor nach Polen und Rußland geschaffen ist.

An bevorzugter Stelle der östlichen Wasserstraßen liegt daher der Endpunkt des Oder—Spree-Kanals bei der Stadt Fürstenberg/Oder. Als Eckpfeiler des eigentlichen Mittellandkanals und als Knotenpunkt der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen Ostdeutschlands gewinnt dieser wichtige Schiffahrtspunkt eine hohe wirtschaftliche Bedeutung.

Schon vor dem Kriege hat der Verkehr an den Fürstenberger Schleusen, der hauptsächlich Steinkohlen nach Berlin und Getreide und Erz nach Oberschlesien bringt, im Jahre 1912 einen Umfang von über 4,4 Mill. Gütertonnen erreicht. Die Verfrachtung besorgten damals rd. 40 000 Fahrzeuge. Einer derartigen Beanspruchung und besonders einer zu erwartenden weiteren Steigerung des Verkehrs, die nach Fertigstellung des Mittellandkanals und nach der in Aussicht genommenen Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der Oder nicht ausbleiben wird, ist die augenblickliche Verbindung auf die Dauer nicht gewachsen. Daneben war ein zweiter Abstieg zur Oder für die Schiffahrt erwünscht, um bei größeren Instandsetzungsarbeiten an den alten Schleusen, wo sich mancherlei Schäden bemerkbar gemacht haben, ein Stillegen der Schiffahrt zu vermeiden.

Daher ist der Staat in Erkenntnis der Wichtigkeit des Fürstenberger Schiffahrtspunktes seit Beendigung des Krieges darauf bedacht, die Endstrecke des Oder—Spree-Kanals mit dem Schleusenabstieg und der Einmündung in die Oder in großzügiger Weise so auszubauen, daß in Zukunft auch den höchsten Anforderungen der Binnenschiffahrt Rechnung getragen wird.

Der bisherige Abstieg zur Oder mit seinen drei hintereinander liegenden Schleusen wird ergänzt durch einen kürzeren, rd. 3 km langen Umgehungskanal mit einer Zwillings-Schachtschleuse, die das ganze bei N. N. W. der Oder nahezu 15 m betragende Gefälle in einem einzigen Hub überwindet. Die Kanalstrecke von der Schachtschleuse bis zur Mündung in die Oder wird verbreitert, die Mündung selbst wird an einer günstigeren Stelle, wo sie weniger der Versandung ausgesetzt ist, neu ausgebaut und im Anschluß an den bestehenden Kanaldeich gegen die Ueberströmung des Oderhochwassers durch einen neuen Flügeldeich geschützt. In Verbindung damit wird in der Stadt Fürstenberg/O. im Zuge der Brückenstraße über den verbreiterten Kanal ein neues etwa 60 m weit gespanntes Brückenbauwerk entstehen. Eine weitere Brücke von 80 m Spannweite wird unterhalb der Schachtschleuse für die zweigleisige Berlin—Breslauer Eisenbahn errichtet.

Die Bauten sind schon weit fortgeschritten, der Umgehungskanal ist bis an die Schleusenbaustelle heran fertiggestellt, so daß er zum Antransport der Baustoffe für den Schleusenbau benutzt werden kann. Auch eine Landwegebrücke über den Kanal ist bereits dem Verkehr übergeben und in der Nähe derselben ist ein Nadelwehr fertiggestellt, das dazu dient, den oberen Vorhafen abzusperren, so daß dieser zur Ausführung von Unterhaltungsarbeiten an den Uferbauten und insbesondere an der Schachtschleuse völlig trocken gelegt werden kann.

In Verbindung mit den Bauten der Reichswasserstraßenverwaltung steht der Hafenbau der Stadt Fürstenberg/O. Am östlichen Ufer des Umgehungskanals ist hier ein Hafeneinschnitt von 400 m Länge mit besonderer Wendestelle ge-



Fliegerbild der Mündungsstrecke des Oder—Spree-Kanals. Umgehungskanal im Bau

schaffen, die spätere Erbauung weiterer Hafenbecken ist von vornherein vorgesehen. Der gut ausgebaute und mit Gleisen reich ausgestattete Hafen liegt überaus günstig zur Wasserstraße und Eisenbahn. Das anschließende Gelände ist im Besitz der Stadt Fürstenberg/O. und bietet alle denkbaren Vorteile für die Ansiedlung von Industrie und Handel. Der Verkehr im Hafen, welcher im Juli 1925 eröffnet wurde, ist ständig gestiegen; während Ende 1925 etwa 6—7 000 t monatlich umgeschlagen wurden, erreichte der Verkehr im Monat Juni 1926 bereits 15 000 t, der Hafen war dabei voll belegt.

Als bedeutendstes und wichtigstes Bauwerk unter den Neubauten bei Fürstenberg/O. verdient die im Bau befindliche Zwillings-Schachtschleuse besondere Beachtung. Dieses Bauwerk wird dem heutigen Stande der Technik entsprechend wesentliche Verbesserungen gegenüber den alten Schleusen zeigen. Insbesondere werden alle Einrichtungen für den Betrieb der Schiffahrt in enger Fühlungnahme mit Sachverständigen aus Schiffahrtskreisen den heutigen Schiffsabmessungen und Verkehrsansprüchen angepaßt. Der größte Fortschritt gegenüber der alten Schleusentreppe ist die Zusammenfassung des ganzen Gefälles an einer einzigen Stelle. Die Folge ist ein Betrieb mit großer Zeitersparnis. Während man bei der alten Schleusentreppe mit einem Aufenthalt von einem Tage rechnen muß, wird künftig für die Ueberwindung der Schachtschleuse höchstens 1 Stunde erforderlich sein.

Das Abstiegbauwerk besteht aus zwei nebeneinander liegenden Schachtschleusen. Jede Schleusenkammer erhält eine nutzbare Länge von 130 m und eine Breite von 12 m. Es



Gußbetonarbeiten für einen Sohlenblock

finden daher ein 1 000 t-Schiff oder zwei der größten zurzeit verkehrenden Schiffe von 65 m Länge oder sechs Finowkähne gleichzeitig in einer Kammer Platz.

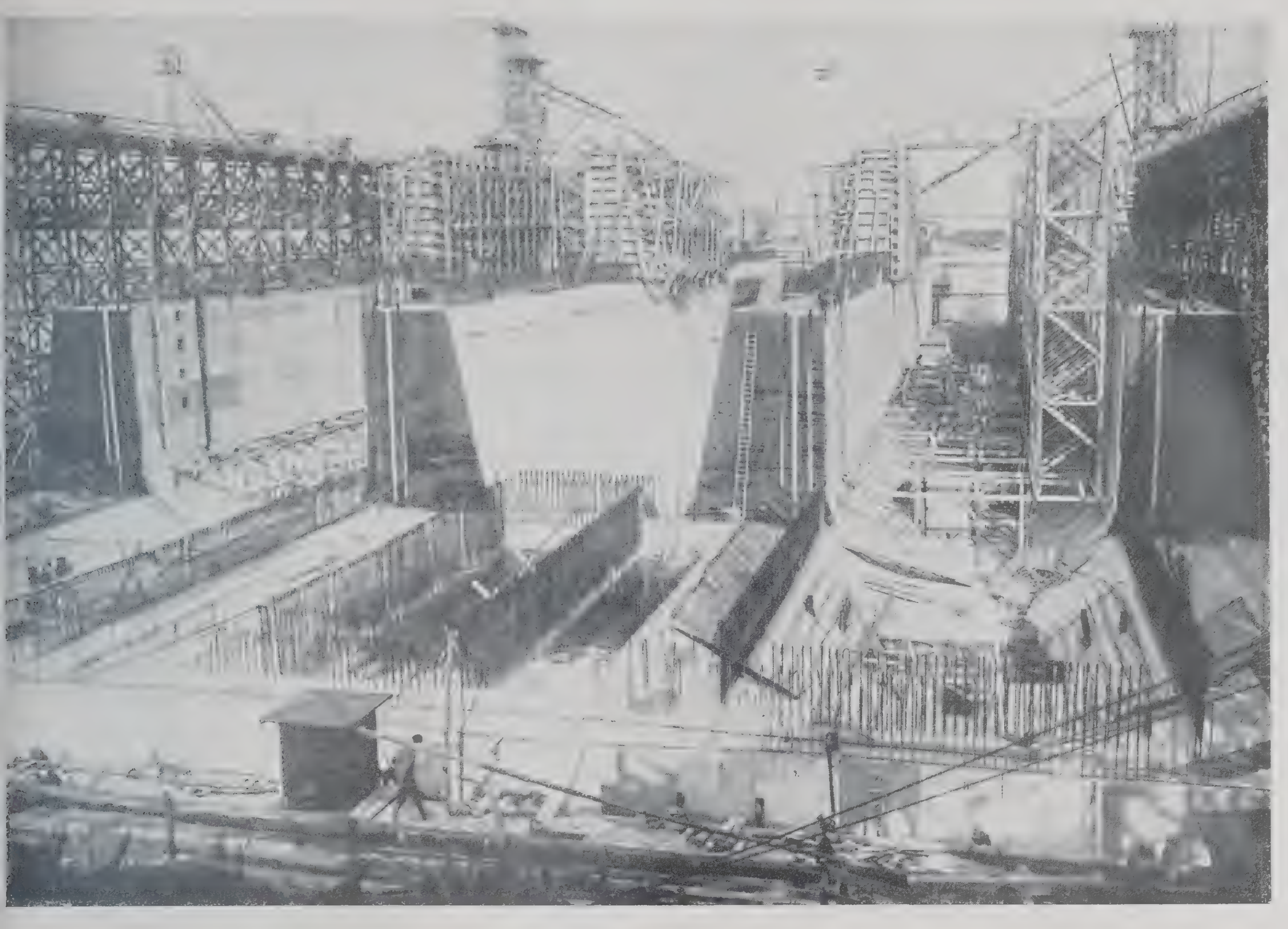
Die Ausbildung des Abstiegbauwerkes als Doppelschleuse ermöglicht die reibungslose Abwicklung eines sehr starken Verkehrs. Im allgemeinen steht immer die eine Schleuse auf Oberwasser, die andere auf Unterwasser, so daß nach Einfahren der Schiffe gleichzeitig mit der einen Schleuse herauf, mit der anderen herunter geschleust wird. Hierbei ist ein Wasserausgleich von Schleusenkammer zu Schleusenkammer möglich, wodurch eine Wasserersparnis von 50% erreicht wird.

Als Schleusentore sind am Unterhaupt Hubtore, am Oberhaupt Klapptore vorgesehen. Zum Füllen und Entleeren der Schleusen, sowie zum Wasserausgleich der beiden Schleusenkammern dienen kurze Umläufe, die in den Häuptern liegen. Auf ein ruhiges Einströmen des Wassers in die Schleusen und Ausströmen in den unteren Vorhafen ist besonderer Wert gelegt, um der Schiffahrt den Betrieb zu erleichtern. Zum Einholen und Herausbringen der die Schleuse durchfahrenden Schiffe sind elektrische Treidellokomotiven vorgesehen.

An die Zwillings-Schachtschleuse schließen sich nach oben und unten geräumige Vorhäfen an, die mit allen erforderlichen Einrichtungen zur Erleichterung des Schiffahrtsbetriebes ausgerüstet werden. Die Abmessungen der Vorhäfen sind so groß gewählt, daß sie auch dann noch den Anforderungen genügen, wenn sich der Verkehr zu Zeiten günstiger Oderwasserstände stoßweise zusammenballt.

Die Erbauung der Zwillings-Schachtschleuse erforderte umfangreiche Vorarbeiten und Vorbereitungen. Zunächst mußte die rd. 20 m tiefe Baugrube ausgehoben werden, wobei etwa 600 000 m³ Boden gefördert wurden. Um die Baugrube trocken zu halten, mußte dabei der Grundwasserspiegel um rd. 15 m abgesenkt werden, dazu wurden rd. 300 Brunnen gebohrt, welche in 4 übereinander liegenden Ringen die Baugrube umschließen. Die Grundwassersenkungsanlage muß während der ganzen Bauzeit ununterbrochen Tag und Nacht im Betriebe bleiben.

Das Schleusenmauerwerk wird aus Beton hergestellt, der je nach den Beanspruchungen der verschiedenen Querschnitte Eiseneinlagen erhält. Insgesamt werden rd. 130 000 m³ Beton und 5 000 t Eisen verarbeitet. Die Anfuhr der Baustoffe erfolgt zum großen Teil auf dem Wasserwege. Dies ist möglich, da der Umgehungskanal zuerst hergestellt und vor Beginn der Arbeiten an der Schleuse mit Wasser gefüllt wurde. Der so entstandene Hafen ist in großzügiger Weise mit den erforderlichen Kränen, Elevatoren, Lagerschuppen und Lagerplätzen ausgerüstet. Mit der Baustelle sind die Lagerplätze und der Hafen durch zahlreiche Gleise, die mittels Brücken über die zwischen Baustelle und Hafen liegende Chaussee hinweggeführt werden, verbunden. Auch eine leistungsfähige Seilbahnanlage ist geschaffen, die den Zement und Traß vom Kahn zu einem unmittelbar neben der Baugrube stehenden großen Silospeicher schafft. In der Nähe dieses Speichers liegen die maschinellen Anlagen zur Herstellung des Betons. Von dort wird der fertige, zähflüssige Beton mittels Feldbahnzügen zur Baustelle befördert und hier von rd. 20 m hohen Gerüsten, welche die Baustelle an beiden Längsseiten einschließen, durch Rinnen in die vorher fertiggestellten Formen gegossen. Dabei wird am einzelnen Baublock ununterbrochen Tag und Nacht ge-



Zwillingsschachtschleuse im Bau

arbeitet, da jede Unterbrechung der Betonarbeiten im Baublock eine Arbeitsfuge ergibt, welche die Güte des Bauwerks vermindern würde. So entsteht die Schachtschleuse aus einzelnen großen Blöcken, welche entweder unter sich noch durch Eisen verbunden werden oder aber eine Trennungsfuge behalten, die durch besondere Vorkehrungen gedichtet wird.

Die neue Gußbetonweise hat gegenüber der früheren Verarbeitung von Stampfbeton den Vorteil, daß die bisher unvermeidlichen Stampffugen wegfallen, wodurch das Mauerwerk dichter wird. Vor allem aber wird infolge der hohen Leistungen die Bauzeit ganz außerordentlich abgekürzt, was große Ersparnisse zur Folge hat. Beim Gießen der etwa 2 500 m³ großen Blöcke der Schleusensohle wurden im ununterbrochenen Tag- und Nachtbetrieb Leistungen von 1 000 bis 1 200 m³ je Tag mit 21 Arbeitsstunden erzielt, während bei dem rd. 10 000 m³ großen Sohlenblock der Oberhäupter die entsprechende Tagesleistung bis auf rd. 1 750 m³ stieg. Dies sind ganz ungeheure bisher bei Schleusenbauten unerreichte Leistungen, welche man noch bei Aufstellung der Entwürfe für das Bauwerk nicht für möglich gehalten hat.

Mit den Betonierungsarbeiten wurde im Oktober 1925 begonnen, voraussichtlich wird die Zwillings-Schachtschleuse im Rohbau bis Ende 1926 fertiggestellt.

Daneben wird im laufenden Jahre die unterhalb der Schachtschleuse über den Unterhafen führende Eisenbahnbrücke fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Im Jahre 1927 sind dann die Vorhäfen auszubauen und die Aufbauten und maschinellen Anlagen für die Schleusen herzustellen. Ferner sollen im Jahre 1927 auch die umfangreichen Arbeiten zur Verlegung der Mündung des Oder-Spree-Kanals, die bereits in Angriff genommen sind, fertiggestellt werden. Es kann also damit gerechnet werden, daß der zweite Schleusenabstieg mit seinen Nebenanlagen Ende 1927 dem Betriebe übergeben wird.

Fast 10 Jahre sind dann erforderlich gewesen, um die großen Verkehrsanlagen bei Fürstenberg/Oder zu schaffen. Die Bauzeit fiel in die schwere Zeit der Inflation und des anschließenden wirtschaftlichen Niederganges, möge dagegen das vollendete Werk dazu beitragen, Verkehr und Wirtschaft, die unzertrennlich zusammen gehören, zu neuer Blüte zu führen.

Querschnittsausbildung von Kanälen

Von Professor O. Franzius, Hannover.

Über die Querschnittsausbildung von Seekanälen ist heute keine größere Meinungsverschiedenheit innerhalb der Ingenieurwelt mehr vorhanden. Es wird ein möglichst völliger Querschnitt angestrebt, der eine wagerechte Sohle besitzt.

Beim Bau im Felsengebiet, wie z. B. am Panama-Kanal, hat man einen fast rechteckigen Querschnitt gewählt, der schon aus dem Grunde der richtige ist, weil er bei vorgeschriebener nutzbarer Breite in Höhe des Schiffsbodens die geringste Wasserspiegelbreite und damit den geringsten Aushub über Wasser ermöglicht. Die Einlegung von Bermen unter Wasser, die noch bei dem alten Kaiser-Wilhelm-Kanal üblich war und für die noch während der Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals namhafte Fachleute eintraten, ist verlassen worden, der Querschnitt in baggerfähigem Boden ist zu

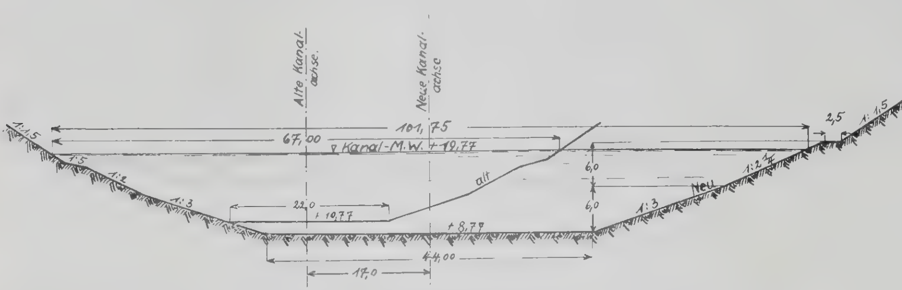


Abb. 1. Normalprofil des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Maßstab 1:1000.

einem Trapez geworden (Abb. 1). Niemand hat bisher bei Seekanälen daran gedacht, besonders verwickelte Formen wie eine Mulde oder dergleichen vorzuschlagen; es kommt bei den Seekanälen auf die Größe des Schiffswiderstandes weniger an, weil diese Kanäle meist verhältnismäßig kurz, wenigstens im Vergleich mit den Seereisen der Schiffe sind. Es spielt keine Rolle, ob ein Seeschiff bei der Durchfahrt durch einen Kanal eine Stunde Zeit mehr oder weniger gebraucht.

Anders liegen die Verhältnisse bei den Binnenkanälen oder scheinen sie wenigstens zu liegen. Zwar sind die Längen auch nicht immer so verschieden von den Längen der Seekanäle. Hat der Suez-Kanal eine Länge von rd. 160 km, der Kaiser-Wilhelm-Kanal eine solche von rd. 100 km, so stehen dem z. Zt. nur Längen der Binnenkanäle von mehreren 100 km gegenüber. Aber die Binnenkanäle sind keine solche absolute Notwendigkeit wie die Seekanäle. Ein Suezkanal, ein Panamakanal kann niemals durch eine Eisenbahn ersetzt werden. Einen Mittellandkanal oder einen Dortmund—Ems-Kanal durch Eisenbahnen zu ersetzen heißt unter Umständen nur die Aufwendung von Kapital auf Kosten größerer Betriebsausgaben ersparen. Man braucht nicht unbedingt Binnenkanäle zu bauen. Will man sie zu teuer bauen, dann kann man sie vielleicht überhaupt nicht bauen, weil ihre Wirtschaftlichkeit in Frage gestellt ist. Der Zwang zur Sparsamkeit ist bei den Binnenkanälen in viel höherem Maße gegeben als bei Seekanälen und war es ganz besonders bei Durchbringung der Kanalvorlagen für den Mittellandkanal. Diese Tatsache muß durchaus betont werden, um die Schwierigkeiten, unter denen die Schöpfer unserer ersten modernen Kanäle arbeiten mußten, richtig zu würdigen.

Diese Sparsamkeit hat sich nun nicht zum Vorteil der Kanäle vor allem an dem Teile des Kanales ausgewirkt, von dem die Wirtschaftlichkeit in erster Linie abhängt, nämlich an dem Querschnitt. Die älteren Kanäle besitzen vorwiegend ganz einfache Querschnitte, so hat der von Reeder erbaute Elbe—Trave-Kanal (Abb. 2) einen einfachen Trapezquerschnitt, der Dortmund—Ems-Kanal (Abb. 3) einen leider zu flachen Trapezquerschnitt mit Berme. Der auch von de Thierry neuerdings empfohlene Querschnitt für die Kanalisierung des Oberrheins hat eine ganz einfache Trapezform, der Rhein—Herne-Kanal (Abb. 4) hat eine Form, die fast ganz Trapezform ist, der Teltowkanal (Abb. 5) desgleichen. Der Kanal, bei dem man systematisch die einfache Form verlassen hat, ist der Mittellandkanal einschließlich seiner östlichen Fortsetzung, dem Oder—Spree-Kanal mit dem Erfolg, daß dieser Kanal für den Fahrbetrieb mit großen Schiffen besonders ungünstig ist. Diese Erfahrung beruht ebenso sehr auf der angewandten Form wie auf den unzureichenden Abmessungen. Auch die Form ist von Bedeutung, und zwar vor allem in den Auftragsstrecken. Es soll im folgenden untersucht werden, welche Umstände für die Ausbildung eines Binnenkanal-Querschnittes besonders bedeutungsvoll sind.

Für die Ausbildung des Querschnittes sind vorwiegend folgende Gesichtspunkte von Entscheidung:

1. die Verbürgung eines sicheren Fahrbetriebes,
2. die billige Herstellung,
3. ein geringer Fahrwiderstand,
4. Möglichkeit der Erweiterung.

Je nach der Art des Kanales überwiegt einer dieser Einflüsse. Der zu 1. genannte wird durchweg den Vorrang verdienen, denn Kanäle, die wegen zu großer Enge oder zu geringer Tiefe nicht mit Sicherheit befahren werden können, werden bald an Bedeutung verlieren. Der Punkt: sicherer Fahrbetrieb hat seine größte Bedeutung in den hohen Auftragsstrecken, vor allem bei der Kreuzung von Flußtälern. Hier kommt es darauf an, daß nicht durch Böschungsberührung der Kanal und nach Bruch des Kanals eine Reihe von Schiffen gefährdet werden. Ist der Querschnitt hier zu eng, so sind wegen der den Winden besonders stark ausgesetzten Lage der Schleppzüge auf den Dämmen Seitenberührungen oft unvermeidlich. Bei der zu engen Mulde findet dann leicht eine Beschädigung der Dichtungsschicht statt, die zu einer Gefährdung von Kanal und Schiff führen kann. Die Schiffe klemmen sich mit dem Bug in die Böschung ein, werden dann entweder durch die sich aufstauende nachströmende Welle wieder abgedrückt oder durch sie und den energisch anziehenden Dampfer losgerissen. Dabei können viele Meter Dichtungsschicht fortgerissen oder wenigstens schwer beschädigt werden. Unfälle wie der Dammbruch bei Dankersen (Minden) 1918 dürften mit auf diese Erscheinung zurückgeführt werden können. Dabei trat dieser Unfall bei einem noch geringen Verkehr ein.

Die Rücksicht auf einen sicheren Fahrbetrieb verlangt die Vermeidung jeder Schematisierung, wie sie in der Innehaltung einer einheitlichen nutzbaren Fahrbreite für den ganzen Kanal gegeben ist. Die Verbreiterung in der Kurve gilt in diesem Sinne nicht als Aenderung der Fahrbreite, bleibt natürlich aber immer eine Querschnittsänderung. Auch hinsichtlich der Tiefe hat man Aenderungen durchgeführt, da man z. B. im Auftrag die Tiefe vergrößert hat. Man hat also die Querschnitte vielfach verändert. So wäre es eine Selbst-

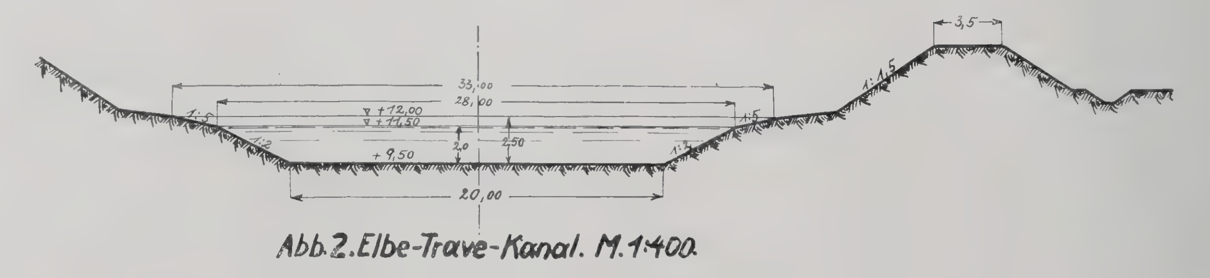


Abb. 2. Elbe-Trave-Kanal. M. 1:400.

verständlichkeit gewesen, daß man dort, wo der Kanalquerschnitt durch Böschungsberührungen ganz besonders gefährdet ist, d. h. also in den Auftragsstrecken mit Dichtungsschicht, den Querschnitt so weitgehend verbreitert hätte, daß Seitenberührungen eine Seltenheit geworden wären. Ganz vermeiden kann man sie nicht, da man es mit der Aufmerksamkeit von Menschen zu tun hat und diese auch bei Fahren im breitesten Querschnitt einmal versagen kann. Aber zu einer Seltenheit machen kann man die Seitenberührungen im breiten Querschnitt zum wenigsten. Die Verbreiterung hätte hier auch keine starke geldliche Auswirkung gehabt, weil sie 1. meist nur ein weiteres Auseinanderrücken der Dämme verlangt, damit im wesentlichen nur einen etwas größeren Grunderwerb, 2. weil sie nicht eine Verlängerung der Brücken verlangt, denn es spielt für den Fahrbetrieb keine entscheidende Rolle, ob die Brücken an einzelnen Stellen den breiten Querschnitt etwas einengen, wenn nur die gefährdeten Ufer weiter zurück liegen als im Einschnittsquerschnitt.

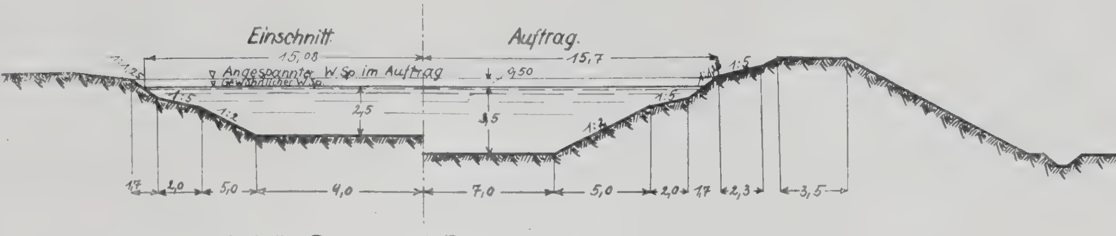


Abb. 3. Dortmund-Ems-Kanal. M. 1:400.

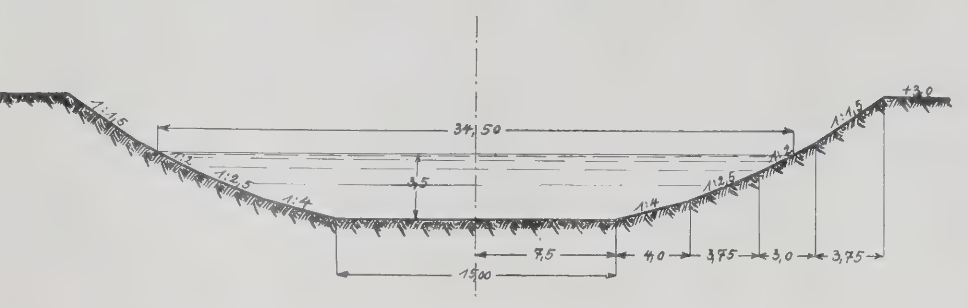


Abb. 4. Rhein-Ems-Herne-Kanal. M. 1:400.

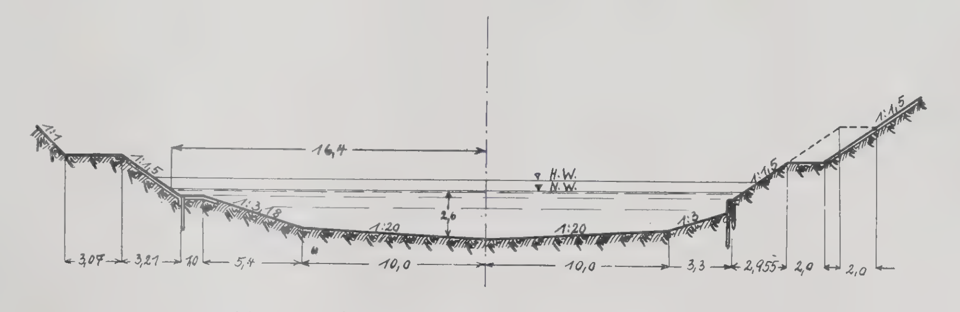


Abb. 5. Teltow-Kanal. M. 1:400.

Die Verbürgung eines sicheren Fahrbetriebes wird aber noch schwerer, wenn die Geschwindigkeit gesteigert werden soll. Je stärker der Verkehr auf den Kanälen wird, umso größer wird der Zwang, z. B. von der jetzigen herabgesetzten Geschwindigkeit auf dem Mittellandkanal, die 4 km/Std. beträgt, auf eine höhere zu kommen, sei es, daß man die früher gewählte von 5 km oder sogar eine solche von 6 km erreichen will. Diese Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen wird umso schwieriger, je häufiger die Begegnungen sind, denn erfahrungsgemäß setzen die Schleppzüge ihre Geschwindigkeit bei der Begegnung herab. Dieser Vorgang ist ganz automatisch, denn das Fahren bei der Begegnung ist sehr unregelmäßig, im Durchschnitt der ganzen Begegnungsstrecke wird der Fahrwiderstand vergrößert.

Man muß sich den Vorgang im einzelnen vorstellen. Allein aus der Tatsache, daß sich zwei Schleppzüge im Querschnitt befinden, kann man noch nicht die Schlußfolgerung der Vergrößerung des Fahrwiderstandes ableiten. So lange ein Schleppzug festliegt, der andere fährt, ist die Sache ganz klar, es wird der Fahrwiderstand in irgend einem Maße der Querschnittsverkleinerung vergrößert. Würde sich der festliegende Zug in der Richtung des Fahrenden in Bewegung setzen, so wächst die Vergrößerung des Fahrwiderstandes des ersten bewegten Schleppzuges; setzt sich der liegende in entgegengesetzter Richtung in Bewegung, dann muß logischerweise die Vergrößerung des Fahrwiderstandes des ersten Zuges abnehmen. Aber es wird auch in diesem Falle eine Vergrößerung des Fahrwiderstandes gegenüber dem Fahren im freien Querschnitt übrig bleiben. Das folgt aus folgender Ueberlegung: Jeder Schleppzug fährt praktisch gegen eine geneigte Fläche an, die er sich selbst durch die Verdrängung des Wassers vorne, das Absaugen des Wassers hinten erzeugt; vor dem Schleppzug eine Bugwelle, hinter ihm das Hecktal. Treffen nun zwei sich begegnende Schleppzüge aufeinander, dann treffen zuerst die beiden Bugwellen aufeinander. Sie verstärken sich nach dem Wellengesetz, jeder Schleppzug muß auf einer steileren Ebene aufwärts fahren als vorher. Liegen die Züge schließlich nebeneinander, dann wird die Bugwelle jedes Zuges ungefähr das Hecktal des anderen decken, d. h. das Wasser macht jetzt in der Hauptsache keine Längsbewegung mehr in der Richtung der Schleppzüge, sondern eine Querbewegung zwischen den beiden Schleppzügen. Hierdurch entstehen starke Querströmungen von der Spitze jedes Schleppzuges nach dem Ende des neben ihm liegenden Zuges, die sich in der Mitte des Schleppzuges zu starken Wirbeln umformen. Je nach der Lage der Kähne werden sie entweder zueinander gedrückt oder auseinander gepreßt, so daß die Gefahr der Uferberührung oder die Gefahr des Aufeinanderschlagens der Kähne besteht. Diese Querströmungen müssen dabei ebenso überwunden werden wie die Längsströmungen und wirken fahrthemmend. Sind die beiden Züge dann so weit aneinander vorbeigefahren, daß die Steuer der beiden letzten Schiffe ungefähr gleich sind, dann erzeugen beide Züge an ihren gemeinsamen Endpunkten ein Hecktal, das viel tiefer als das ursprüngliche, so daß jetzt auch wieder das Aufwärtsfahren auf einer viel steileren Ebene nötig ist als ursprünglich. Dem Zwischenzustand am Anfang und am Ende mit Aufwärtsfahren auf steilerer Wasserebene steht nur während der Mittellage ein Zustand des Fahrens auf einer in der Längsrichtung etwa wagerechten Ebene gegenüber, die allerdings starke Querneigungen besitzt. Dieser letzte Zustand hat deshalb auch nicht den Charakter des Fahrens im unbegrenzten Querschnitt. Der Zustand am Ende der Begegnung hat noch die Unannehmlichkeit, daß die letzten Kähne viel tiefer ab-

gesenkt sind als gewöhnlich, so daß sie vor allem am Rande der Mulde in der Gefahr der Grundberührung schweben. Jede gleichmäßige Bewegung, die bei gleicher Fortschrittsgeschwindigkeit durch eine ungleichmäßige, z. B. erst langsamere, dann schnellere ersetzt wird, bedingt einen vermehrten Kraftverbrauch. Zudem kann es nicht gleichgültig sein, daß während der Dauer der Begegnung zwei Kahnquerschnitte nebeneinander den Kanalquerschnitt ausfüllen, so daß alle Wasserbewegungen mit einer viel größeren Energie erfolgen müssen als vorher. Alles in allem dürfte es durchaus wahrscheinlich sein, daß die Begegnung einen größeren Kraftverbrauch verlangt als die Fahrt auf freier Strecke. Ist dem aber so, dann müßte eine Vergrößerung des Querschnittes eintreten, wenn man die verlangte mittlere Fahrgeschwindigkeit durchhalten wollte. Auch die größere Gefahr, auf die Böschung gedrückt zu werden oder aneinander zu stoßen, verlangt breitere Querschnitte als sie für ruhende Schiffe eingezeichnet sind, läßt zudem den am Rand zu flachen Muldenquerschnitt gefährlich erscheinen. Kein Schiffer fährt gern an einem flach ansteigenden Ufer entlang, da er niemals so genau berechnen kann, wann er eine Grundberührung haben wird. Die Kanalschiffer sollen aber dauernd in der angespannten Aufmerksamkeit steuern, ihr Schiff bei Begegnung auf 1 bis 2 m auf dem richtigen Kurs zu halten. Es ist daher kein Wunder, daß mir Schiffer, die den Mittellandkanal befahren, des öfteren geklagt haben, wie schwer das Steuern sei, da Grundberührungen an der Tagesordnung wären. Eine wagerechte Sohle, ein steiles Ufer ist das, was das Steuern am meisten erleichtert, auch schon aus dem Grunde, weil die Wasserbewegung beim Fahren an der Seite in einem solchen Querschnitt durchaus gleichmäßiger ist als in der für diese Fahrt sehr ungleichmäßig geformten Mulde. Die Mulde ist nur für die Fahrt in der Mitte gebaut, dieses Fahren wird aber bei voll belasteten Kanälen nicht zur Regel, sondern zur Ausnahme. Die Böschungsberührung erfolgt bei der Mulde durch den beladenen Kahn auf der Böschung mit Neigung 1 : 4, sollte aber dort eine solche 1 : 2 bis 1 : 2,5 vorfinden. Für den Uferschutz ist natürlich eine flache Neigung auch etwa 1 : 2,5 besser als die jetzige 1 : 2.

Der zweite Punkt, billige Herstellung, hat seine Hauptbedeutung in den tiefen Einschnittsstrecken. Hier kommt es, wie auch von Krey bereits früher sehr richtig hervorgehoben worden ist, darauf an, die Aushubbreite in der Wasserspiegelfläche möglichst klein zu machen, weil dann das obere Aushubtrapez möglichst klein wird. Krey geht bezeichnenderweise so weit, eine Einfassung des Kanalufers durch senkrechte Uferwände vorzuschlagen. Es läßt sich leicht nachweisen, daß dadurch bei tiefen Einschnittstrapezen an Aushubkosten durch Bau von Uferbollwerken ganz hervorragend gespart werden kann. Ich möchte sogar noch einen Schritt weitergehen und hinzufügen, daß es für die kurzen Strecken besonders tiefer Einschnitte (Höhe von 10 bis 40 m) auch gar nicht auf die Erzielung eines geringsten Fahrwiderstandes ankommt; denn die Verzinsung der Baukosten überwiegt auf solchen Strecken die mögliche Ersparnis an Fahrbetriebskosten derart, daß es nur darauf ankommt, den Punkt 1, Fahrsicherheit, innezuhalten, in diesem Rahmen aber auf einen möglichst kleinen Querschnitt zu gehen. Ob dabei in diesem Querschnitt ein Muldenquerschnitt, ein Trapez oder ein Rechteckquerschnitt angewendet wird, ist völlig gleichgültig. Derjenige Querschnitt ist der beste, der hier die geringste Breite im Wasserspiegel ermöglicht, da der Kanal hier im Einschnitt praktisch nicht zerstört werden kann. Man erkennt, daß auch hier das Vorschreiben einer Regelbreite für den ganzen Kanal ein Fehler ist; je nach der Tiefe des Einschnittes wird man die Breite verändern müssen oder wenigstens für bestimmte Einschnittstiefen einen besonderen Regelquerschnitt vorschreiben müssen, der dazu noch von der Art der anstehenden Bodenarten abhängig gemacht werden muß. Im Felsgebiet wird man nach dem Beispiel von Panama Rechteckquerschnitte anwenden, im Sandgebiet nach Krey Uferbollwerke ziehen usw.

Der dritte Punkt, geringer Fahrwiderstand, ist von hoher wirtschaftlicher Bedeutung, aber nicht so entscheidend, wie man es bisher vielfach geglaubt hat. Man hat in dieser Beziehung langwierige Laboratoriumsversuche und weitere in der Natur angestellt. Zu einer wirklichen Klärung ist man m. E. nicht gekommen. Wissenschaftlich scheint es heute geklärt zu sein, daß ein möglichst völliger und tiefer Querschnitt hinsichtlich Fahrwiderstand einem flachen und breiten überlegen ist. Diese Tatsache erscheint jedem mit den Gesetzen der Hydraulik einigermaßen Vertrauten so klar, daß darüber wohl kaum zu streiten sein dürfte. Nur darf man daraus nicht den Schluß ziehen, daß die Mulde durch ihre Form dem Trapez überlegen ist, wenn man nicht gleichzeitig angibt, welche Mulde und welches Trapez man meint. Auch sind die Laboratoriumsversuche nicht so einwandfrei, wie es den Anschein hat. Es ist u. a. das Verdienst von Dr. Schmieß*), in seiner Doktorarbeit darauf hingewiesen zu haben, daß die Versuche im Dresdener Flußbau-Laboratorium genau zu dem entgegengesetzten Schluß führen müssen, wie er bisher daraus gezogen worden ist. Engels fand, daß der Trapezquerschnitt sowohl für die Löffelform als auch für die scharfe Stevenform der Kähne bis zu Geschwindigkeiten von 5,4 km günstiger ist als die Mulde, daß bei der scharfen Form diese Ueberlegenheit sogar bis zu 6,8 km die Stunde reicht. Daraus schloß er, daß für Schnellbetrieb die Mulde überlegen sei. Da wir auf unseren Kanälen aber z. Zt. nur Geschwindigkeiten von 4 bis 5 km kennen, so ist diese untersuchte Trapezform nach Engels auch für den Fahrbetrieb günstiger.

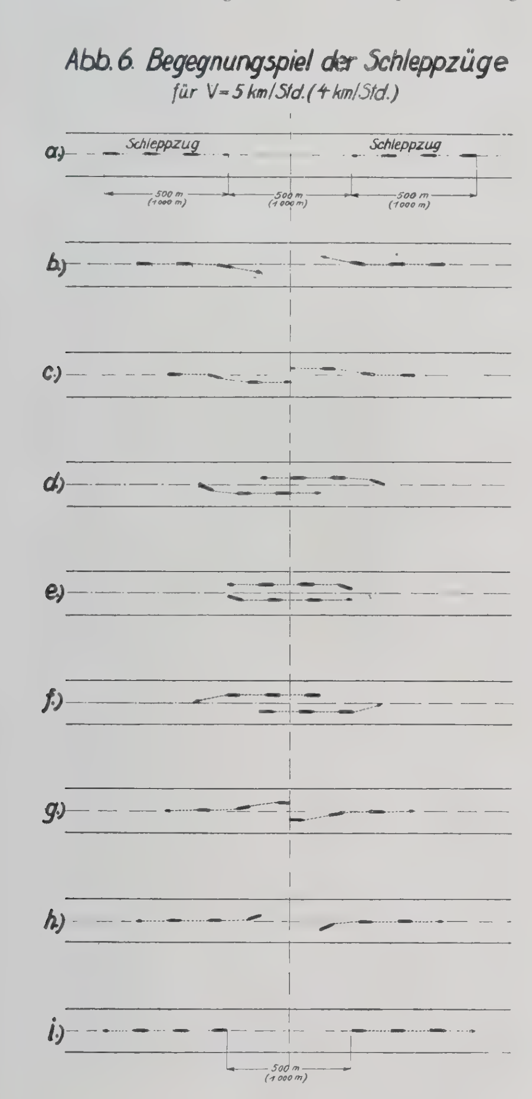
Weitere Versuche von Thiele, Krey usw. ergeben aber, daß die dort untersuchte Mulde dem dort untersuchten Trapez hinsichtlich des Fahrbetriebes überlegen sei. Aber schon die Tatsache, daß Forscher von derartigem Ruf wie Engels und Krey zu ganz entgegengesetzten Schlußfolgerungen kommen können, zeigt, daß hier Möglichkeiten verschiedener Auffassungen vorliegen, die nicht unbeachtet bleiben können.

Ich sehe nun bei der Anstellung aller dieser Versuche eine gewisse Einseitigkeit, die durch neue Versuche beseitigt werden müßte. Es ist immer wieder nur der Fall (wenigstens soweit mir bekannt) des Fahrens in oder etwas außer der Mitte untersucht worden, nicht aber der Fall der Begegnung. Wir bauen unsere Kanäle aber nicht nur für den ersten Fall allein, sondern auch für den Fall des Fahrens an der Seite. Je mehr sich der Verkehr im Kanal hebt, desto häufiger werden die Begegnungen, die zum Fahren an der Seite zwingen. Bei einem voll belasteten Kanal wird überschläglich die Fahrstrecke an der Seite nicht kürzer sein als die Fahrstrecke in der Mitte. Es ist sogar fraglich, ob ein Kapitän die dauernde Schlangenfahrt Mitte—Seite—Mitte—Seite usw. mit großem Behagen durchführen wird. Wahrscheinlich wird er nach einer Begegnung etwas mehr zur Mitte fallen, aber die Mitte nicht mehr erreichen. Rechnen wir z. B. auf dem Mittellandkanal mit einem Jahresverkehr von 12 Mill. t, der nach Vollendung und nach Ueberwindung der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse erreicht und wahrscheinlich übertroffen werden wird, dann entfallen gemäß der preußischen amtlichen Denkschrift nach den ursprünglichen Annahmen mit 5 km/Std. Fahrgeschwindigkeit auf den verkehrsreichsten Monat 28 Schleusungen am Tage, von

* Da die Arbeit von Dr. Schmieß in letzter Zeit z. T. heftig angegriffen worden ist, so halte ich es für richtig, festzustellen, daß die Arbeit wertvolle Ergebnisse bringt. Abgesehen davon, daß für einen jüngeren Fachgenossen immerhin ein großer persönlicher Mut dazugehört, in den Streit der Meinungen einzugreifen, ist aber auch die Auffassung von Schmieß, wonach das Muldenprofil minderwertig ist, wie dieser Aufsatz m. E. nachweist, richtig. Ich kann daher die Arbeit von Schmieß nur durchaus als eine verdienstvolle Leistung ansprechen, selbst wenn sie an der einen oder der anderen Stelle vielleicht etwas scharf Stellung nimmt. Die Gegenartikel sind aber z. T. noch viel schärfer. Die Arbeit von Dr. Schmieß ist im Verlag J. Springer erschienen.

denen die Hälfte Doppelschleusungen, die andere Hälfte einfache Schleusungen sind. Das heißt, es verkehren am Tage aus beiden Richtungen zusammen 42 Schleppzüge, im Mittel aus jeder Richtung 21. Fährt ein Schleppzug seine Tagesstrecke ab, dann sind in der gleichen Zeit inzwischen 21 Schleppzüge an seiner Ausgangsschleuse angelangt. Außerdem liegen aber am Ende seiner Tagesfahrt noch weitere 21 auf der Strecke. Er ist also an 42 Schleppzügen vorbeigefahren und hat 42 Begegnungen gemacht. Fährt der Schleppzug 16 Stunden, dann hat er alle 23 Minuten eine Begegnung. Fährt er nur 12 Stunden, dann alle 17 Minuten. Dabei kann der Schleusenbetrieb auch länger als 12 oder 16 Stunden dauern, es liegen dann die Schleppzüge zum Teil nur dichter hintereinander. Jeder Kahn hat 60 bis 80 m Länge, gefahren wird mit langer Trosse von 100 bis 120 m. Jeder Schleppzug besteht aus drei 600 t- oder zwei 1000 t-Kähnen und ist 300 bis 400 m lang. Da die Schleppzüge mit der relativen Geschwindigkeit von 10 km/Std. aufeinander zufahren (6 Min./km), so beginnen sie bereits etwa wenigstens eine Schleppzugslänge vorher auszuweichen, denn bei 500 m Länge liegen die Dampfer dann schon nach 3 Minuten nebeneinander. Abb. 6a bis i zeigen das volle Spiel. Die ganze Be-

Abb. 6. Begegnungspiel der Schleppzüge
für V = 5 km/Std. (4 km/Std.)



gegnungsstrecke reicht von a bis einschließlich i und hat die Länge von 3 Schleppzügen. Von den 9 Begegnungszuständen bedingen 6 ein stärkeres an der Seite fahren, also auf einer Länge von 800 m bis 1000 m, wobei 1000 m überwiegt. Die Fahrt wird aber während der Begegnung verlangsamt, etwas, was als eine feststehende Tatsache nicht bestritten werden kann. Die Schleppzüge werden während der Begegnung mit etwa 4¼ bis 4½ km/Std. fahren, gebrauchen auf 1 km somit wenigstens 13 Minuten. Dann ist für die Begegnungsstrecke die Zeit von $13 \times 0{,}9 = 12$ Min. notwendig, d. h. bei 16stündiger Fahrzeit entfällt die Hälfte der Fahrt auf Begegnungen. Nehmen wir an, die heutigen Verhältnisse blieben mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 km/Std., aber 3 Anhängern bestehen, dann kann ein Schleppzug etwa 1000 m lang gerechnet werden, die Begegnungsgeschwindigkeit sei dann 3,5 km/Std., also 17 Minuten für 1 km. Bei einer Begegnungsstrecke von praktisch 2 700, wovon $^2/_3 = 1800$ m gerechnet werden, ergibt sich dann ein Zeitaufwand während der wirksamen Begegnung von 31 Minuten. Die Zahl der Begegnungen ist gleichzeitig auf die Hälfte gesunken, sie erfolgen nur alle 46 Minuten, die freien Strecken sind aber länger geworden, so daß die Schleppzüge wahrscheinlich weiter bis zur Mitte kommen als im ersten Fall.

Wird nun die Geschwindigkeit, wie es wünschenswert wäre, auf 6 km/Std., also 10 Min./km gesteigert, dann muß wegen der größeren Gefahr eines Zusammenstoßes die Vorstrecke vergrößert werden, auch wird die Geschwindigkeit wahrscheinlich auf wenigstens 5 km/Std. bei der Begegnung herabgesetzt werden; letzten Endes kommt dann wahrscheinlich auch nicht viel anderes heraus wie bei der Geschwindigkeit von 5 km/Std.

Im Durchschnitt wird man so rechnen können, daß bei einem mit 12 Mill. t/Jahr belasteten Kanal etwa die Hälfte der Zeit auf Begegnen entfällt. Da aber Kanäle wie der Mittellandkanal nicht für eine Generation gebaut werden, sondern für eine lange Folge von Generationen, so spielt nicht die Zeit der Entwicklung des Verkehrs mit 3 oder 5 Mill. t/Jahr die entscheidende Rolle, sondern die Zeit des voll entwickelten Verkehrs. Wenn wir nicht mit solchem Verkehr rechnen wollten, dann wäre es ein Fehler, solche Kanäle zu bauen. Wie man auch rechnen möge, es ist unbestreitbar, daß bei vollbelastetem Kanal die Möglichkeit des Fahrens in der Mitte recht gering ist. Die Annahme, daß zur Hälfte in der Mitte, zur Hälfte an der Seite gefahren werden muß, ist wahrscheinlich für den Fahrbetrieb noch zu günstig. Daß dann aber die Mulde die schlechteste Form ist, die wir uns für den Fahrbetrieb mit vielen Begegnungen denken können, ist ohne weiteres ersichtlich, dafür brauchen wir wahrscheinlich keine weiteren Versuche. Es wäre aber auf alle Fälle wertvoll, wenn sie auch für diesen Fall angestellt würden. Das gleiche gilt für alle Querschnitte, die an der Seite flach und in der Mitte tief sind. Wir brauchen unbedingt einen Querschnitt, der für den voll belasteten Kanal innerhalb der ganzen nutzbaren Fahrbreite eine möglichst gleichmäßige Tiefe besitzt, also die Mindesttiefe an der Seite nicht unterschreitet. Diese Mindesttiefe sollte m. E. bei 2 m tief gehenden Schiffen 3,5 m nicht unterschreiten, besser sogar 4 m betragen, sodaß 1,5 bis 2 m Spielraum verbleiben. An der Seite der Mulde besteht aber bei Begegnung unter der landseitigen Bordkante in dem in der Mitte 3,5 m tiefen Querschnitt nur noch ein Spielraum von 0,5 m unter dem Boden. Wie ungünstig das auf den Fahrwiderstand einwirken muß, haben die Versuche im Dortmund—Ems-Kanal schlagend erwiesen. Wollte man über diese Mindesttiefe hinaus den Querschnitt in der Mitte weiter vertiefen, so würde ich das für fehlerhaft halten. Die Herstellung solcher Querschnitte ist besonders, wenn Wasserhaltung beim Bau notwendig ist, wie jeder Praktiker weiß, teuerer als die Herstellung einer wagerechten Sohle. Will man also mehr Geld anwenden, dann soll man die ganze Sohle um die gleiche Mehrtiefe der Mitte tiefer legen.

Wie konnte man dann überhaupt zu der Form des Muldenprofils gelangen? Sie ist nicht eine natürliche Form. Auch unsere natürlichen Flüsse weisen nicht die Mulde als Regelquerschnitt auf. Wir finden in ihnen alle möglichen Formen. Mir stehen Dutzende von Querschnitten der Leine zur Verfügung, die viel mehr die Ausbildung eines Trapezes als die einer Mulde zeigen. Die Erklärung dafür, wie man zur

Mulde kam, ist eine sehr einfache. Man baute den Dortmund—Ems-Kanal mit zu geringer Tiefe aus als Folge von Versuchen, die nur auf den geringsten Fahrwiderstand gerichtet waren und ohne Beachtung der Saugwirkung der Schraube. Ein Vorwurf kann daraus in keiner Weise erhoben werden. Die Erfahrung zeigte dann, daß der Querschnitt sich in der Mitte vertiefte und daß der in der Mitte aufgewirbelte Boden sich an den Seiten ablagerte. Daraus schloß man irrigerweise, daß die Natur eine Mulde verlangt, statt daß man den gemachten Irrtum erkannte und die mangelnde Tiefe als Ursache fand. Wohin sollte sich denn auch der Boden ablagern, wenn er in der Mitte ausgespült wurde? Doch nur an der Seite: so mußte die Mulde entstehen. Sowie man die Tiefe eines Querschnittes mit wagerechter Sohle genügend groß machen wird, ich halte für das 1000 t-Schiff 3,5 m, besser aber 4 m für eine gute Lösung, dann wird die Mulde nicht mehr entstehen. Vielleicht wird sich noch eine kleine Ausrundung der Ecken ergeben, die aber belanglos ist. Geht man, wie beabsichtigt, bei starkem Verkehr zur Treidelung über, oder verwendet man überall Flam-Buchholz'sche Platten, dann fällt die Bodenaufwirbelung praktisch fort.

Für einen guten Betrieb halte ich die Mulde für den unglücklichsten Querschnitt, der gewählt werden konnte. Sie ist für das Fahren auf einem vollbelasteten Kanal geradezu verhängnisvoll. Man rechne sich nur einmal aus, wie gering die Mehrkosten sind, die durch die Verwandlung in ein Trapez von gleicher Tiefe, wie sie die Mulde in der Mitte hat, entstehen. Dann aber noch etwas viel Wichtigeres. Krey weist selbst darauf hin, daß man mit steileren Querschnitten auskommen könne, als man sie für das Trapez z. T. vorschlüge. Zum mindesten hat Krey darin Recht, daß man die gleiche Uferneigung, die man bei der Mulde anwenden kann, auch im Trapez anwenden kann. Wendet man doch sogar bei den Seekanälen von 12 m Tiefe und mehr solche Neigungen bis zum Grund an, beim Kaiser-Wilhelm-Kanal z. B. zuerst 1 : 2¼, dann weiter unten 1 : 3, bei dem Suezkanal 1 : 2 bis zur Sohle. Abb. 7 zeigt den neuen Querschnitt des Suezkanals, in den der des Mittellandkanals eingetragen ist, und dann sollte man das bei den Binnenkanälen von heute mit 3,5 m Tiefe nicht machen können! Legen wir in den Muldenquerschnitt ein Trapez hinein, das gleiche Uferneigung und für Gelände in 2,5 m über Wasser gleiche Fläche besitzt (Abb. 8), dann sehen wir, daß bei der Uferneigung des Mittellandkanals von 1 : 2 der Trapezquerschnitt bei gleicher nutzbarer Breite in der Höhe des Schiffbodens (— 2,00 m) eine um 2 m geringere Wasserspiegelbreite aufweist als die Mulde. Das bedeutet eine Verringerung des Fahrwiderstandes. Auf die benetzte Fläche kommt es gar nicht an, sondern auf die ausgebaggerte Fläche, denn sie kostet das Geld, nicht nur der Teil unter Wasser. Gehen wir von der Höhe + 1,0 über den Wasserspiegel mit gleicher Neigung 1 : 1,5 wie bei der Mulde nach oben weiter, dann können wir bei tieferen Einschnitten für die gleichen Baukosten ein Trapez herstellen, das eine größere Nutzbreite besitzt als die Mulde. Die nutzbare Mehrbreite in — 2,00 m hängt von der Einschnittstiefe ab. Bei 5 m Einschnittstiefe über dem Wasserspiegel wird die nutzbare Mehrbreite schon etwa 1,5 m bei gleichen Kosten betragen. Dieses Trapez besitzt aber unter allen Umständen einen wesentlich geringeren Fahrwiderstand als die gleich teuere Mulde, ist somit der letzteren durchaus überlegen. Der Irrtum der bisherigen Anschauungen ist der gewesen, daß man nicht vergleichbare Querschnitte verglichen hat. Das, was für alle Bauten entscheidend ist, das ist in erster Linie das Anlagekapital. Dieses muß die Grundlage der Untersuchung bilden. Das Bauwerk ist dann wirtschaftlich das beste, das bei gleichen Kosten die geringsten Betriebskosten bei gleicher Leistung verursacht. Daß das im betrachteten Falle der Trapezquerschnitt (oder ein Rechteckquerschnitt) und nicht die Mulde ist, dürfte wohl als erwiesen gelten. Daß man aber das Trapez noch durch Aufteilung der Wände verbessern kann, hat Krey gezeigt. Nicht um die Frage Trapez oder Mulde dreht es sich, sondern nur um die Frage, ob die Mulde überhaupt als brauchbarer Querschnitt anerkannt werden darf. Das wird an gewissen Stellen trotz ihrer Unterlegenheit bei Verbreiterung und Vertiefung möglich sein, wenn einmal die Bodenverhältnisse ausnahmsweise die Neigung von 1 : 2 bis zur Sohle nicht zulassen. Die in der Arbeit von Dr. Schmies vorgeschlagene Stützneigung kann im übrigen der Notwendigkeit der Ausbildung eines Muldenquerschnittes entheben.

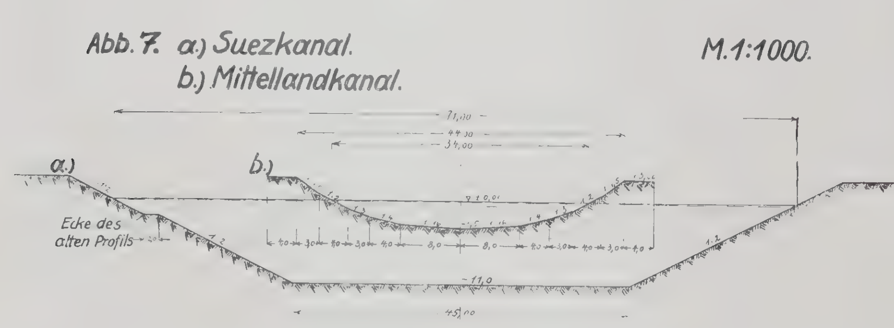


Abb. 7. a.) Suezkanal. b.) Mittellandkanal. M. 1:1000.

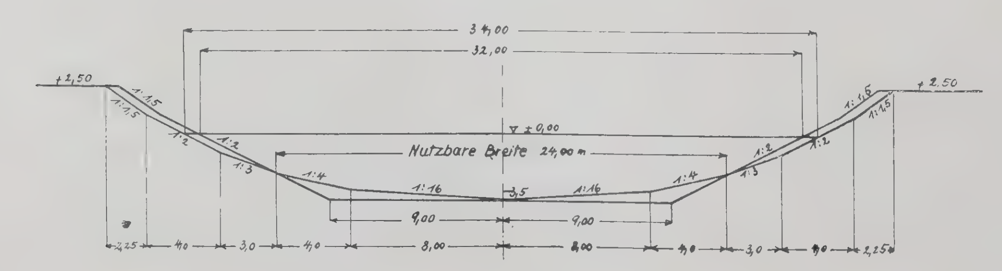
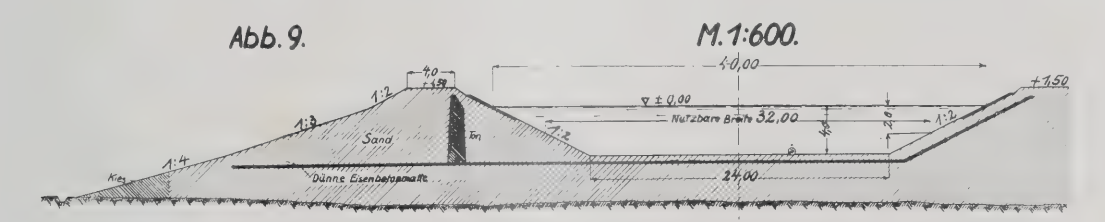


Abb. 8. a.) Muldenquerschnitt b.) Trapezquerschnitt, flächengleich für +2,50 Geländehöhe. M. 1:400.

Nun zu dem letzten Punkt (4), Möglichkeit einer Erweiterung. Die Anwendung der Mulde im Auftrag ist m. E. eine der folgenschwersten Maßnahmen, die im Kanalbau angewendet worden sind. Wie man einen Muldenquerschnitt mit eingebauter Dichtungsschicht verbreitern soll, ohne den ganzen Kanal aus dem Betrieb zu nehmen, und das für wenigstens ein volles Jahr, ist ein Rätsel. Gerade das Verkehrswesen zeigt immer wieder, daß nicht das Beharren, sondern das Entwickeln, das Erweitern der ursprünglichen Anlagen das Entscheidende ist. Es unterliegt für mich keinem Zweifel, daß man nach den Erfahrungen, die bisher mit unseren Kanälen gemacht worden sind, und auf Grund der vielfachen Auseinandersetzungen in der technischen Presse während des Kampfes um die Mittellinie zu einem Maße von etwa 40 m für die Wasserspiegelbreite wenigstens für flache Aushubstrecken und niedrige Dammstrecken gekommen wäre. Man hätte damit aber nicht viel gewonnen, da an der alten Strecke kaum etwas geändert werden konnte. Die im Zeichen kanalfeindlicher Minister und Parlamente begreifliche Sparsamkeit hätte breitere Auftragsstrecken nicht verhindern brauchen. Man konnte dafür, wie gezeigt, in den Einschnittsstrecken sparen, da ihre Verbreiterung im Betriebe möglich ist. / Zwangläufig führt so die

Untersuchung zu der Frage der zweckmäßigsten Größe der Schiffe. Es ist zwar längst festgelegt, daß nur das 1000 t Schiff das Schiff der Zukunft sein soll*), es hat somit kaum Wert, auf diese Frage einzugehen. Leider kann ich mich aber nicht als überzeugt bekennen. Es wird vielleicht die Zeit nicht so fern sein, in der man erkennt, daß man unsere großen Zukunftskanäle nicht so ängstlich auf den Pfennig durchrechnen durfte. Wir bauen Kanäle für Großverkehr, nicht dafür, daß auf einem Kanal, wie dem Mittellandkanal 3 oder 4 Mill. t jährlich befördert werden. Großverkehr von 10 bis 20 Millionen t im Jahre kann man aber nicht mehr mit kleinen Schiffen befördern, sonst wird die Aufeinanderfolge der Schleppzüge zu eng. Dieser große Kanalverkehr wird dann den Flußverkehr steigern, diese Steigerung wird eine weitergehende Regelung oder Kanalisierung der Flüsse nach sich ziehen und nun als Glied der Kette eine Erweiterung der Kanäle für Großschiffahrt erzwingen. Dann wird man vor der Frage stehen, wie man einen Muldenquerschnitt mit jetziger Dichtung verbreitern soll. Zum wenigsten muß man doch die im Betriebe beseitigt werden. Möge man aber vor allem die Dichtungsstrecken heute schon verbreitern und so bauen, daß sie später noch mehr verbreitert werden können. Querschnittsänderungen am gleichen Kanal sind im Kanalbau eine bekannte Maßnahme, wie bereits gezeigt wurde. Auch die Gefahr, der ein Kanal im Auftrag bei Zerstörung der Dichtung ausgesetzt ist, ist bekannt. Daß aber in allen Kanälen Uferzerstörungen durch Schiffe vorkommen und zwar besonders in Krümmungen, ist gleichfalls nichts Neues*). Man muß somit stets mit solchen Gefahren rechnen und den Kanal danach behandeln.

Wie wir sehen, handelt es sich heute nicht darum, ob man den Muldenquerschnitt ganz oder teilweise durch Trapezquerschnitte ersetzt, sondern darum, daß die Mulde heute aus der Kanalbaukunst möglichst verschwindet. Nur nach dem geringsten Fahrwiderstand fragen heißt (abgesehen davon, daß hierfür die Mulde nicht die günstigste Form ist) die Frage von nur einem Gesichtspunkt aus — und nicht einmal dem wichtigsten — betrachten. Es kommt niemals in der Technik darauf an, ob eine Konstruktion besser oder



Möglichkeit des Anwachsens der Schiffsgrößen zugeben, und die Bauten auf die Möglichkeit vorbereiten.

Würde man dem Vorschlage folgen, ein Trapez mit wagerechter Dichtungsschicht zu bauen, die einseitig durch den Damm durchgeführt ist und sich im Damm nach oben durch einen aufgesetzten Tonkern fortsetzt, dann würde die kommende Verbreiterung auch der Dichtungsstrecken eine verhältnismäßig einfache Sache sein und im Betriebe durchgeführt werden können. Abbildung 9. Jetzt wird man aber mit der muldenförmigen Dichtung vor Aufgaben stehen, die sehr schwer lösbar sein werden**). Was man auch gegen eine Vergrößerung der Breite der Kanäle im gegenwärtigen Augenblick sagen möge, für die Zukunft wird der Verfechter des breiten Kanales Recht behalten. Auch für die Gegenwart wäre der Wunsch erfüllbar, denn die Verbreiterung brauchte vorläufig nur mit der muldenförmigen Dichtung vor Aufgaben stehen, dort durchgeführt zu werden, wo sie später Schwierigkeiten macht, d. h. in den Dichtungsstrecken, dort noch dazu, wo sie am wenigsten kostet. Der Panamakanal hat Fahrstrecken von 300 m und solche von rd. 90 m Breite. Warum muß ein Binnenkanal auf allen Strecken die gleiche Breite haben, da wir doch an Fahrwiderstand sparen, an Geschwindigkeit gewinnen können, wenn wir die billigen Auftragsstrecken und die flachen Einschnittsstrecken von vornherein verbreitern. Mag man gerne in den tiefen Einschnittsstrecken etwas einschränken, diese Enge kann später

*) Kennzeichnenderweise für Süddeutschland das 1200 t-Schiff, trotzdem Main und Mittellandkanal beide zum Rhein führen.

**) Die wagerechte Dichtung kann auch bei der Mulde angewendet werden, ist es aber bisher nicht. Das Trapez führt aber leichter zu dieser Dichtungsart.

schlechter ist als die andere, sondern darauf, wieviel sie besser oder schlechter ist, und dieses Wieviel wäre selbst bei einer von mir bestrittenen Ueberlegenheit im Fahrwiderstand der Mulde gegenüber einem vernünftigen Trapezquerschnitt so gering, daß kein Grund zu der Ausführung der Mulde gegenüber den großen betriebstechnischen Vorteilen der anderen völligeren Querschnitte gegeben wäre. Wieviel Kohle wird durch Bau der Mulde gespart werden? Diese Zahl wäre die entscheidende, sie dürfte aber selbst bei den im Laboratorium verglichenen Querschnitten sehr klein sein und bei Zugrundelegung des von mir verlangten Trapezes negativ werden, vor allem, wenn man nicht das Fahren in der Mitte, sondern das unvermeidliche Begegnungsspiel berücksichtigt. Kommt dann später die mechanische Treidelei, wie zu erwarten, zur Durchführung, dann wird das Trapez noch günstiger, da dann die Wasserbewegung gleichmäßiger auf den Querschnitt verteilt ist als bei Erzeugung der Schraubenströmung in einem Punkte des Querschnitts.

Es ist somit sehr zu begrüßen, daß die Reichswasserstraßenverwaltung heute nicht mehr die Mulde allein vorschreibt, sondern auch das Trapez zuläßt. Die Mulde weiterhin als Regelquerschnitt vorzuschreiben hätte geheißen, letzten Endes nicht an die Zukunft der Kanäle glauben, denn die Mulde ist nur bei Fahren in der Mitte, also geringem Verkehr, brauchbar. Wir haben aber Grund genug zur Annahme, daß unser Kanalverkehr noch seine Hauptentwicklung vor sich hat.

*) Die praktische „Fahrbreite" in den Krümmen ist nicht größer, als in den Geraden.

Das geplante Einheitsfrachtschiff für Strom und Kanal

Von Dipl.-Ing. Hermann Schlatter, Berlin.

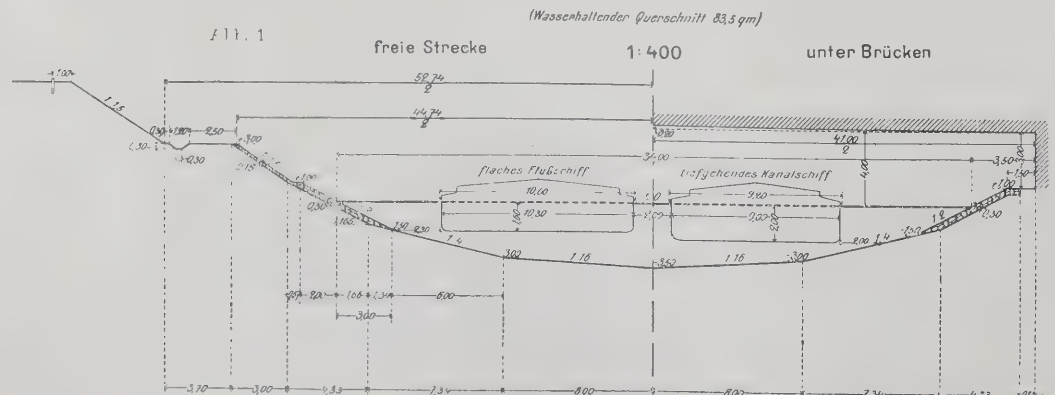
Für den Transportverkehr innerhalb des deutschen Reiches und besonders für die Verbindung mit dem östlichen Mitteleuropa steht in Kürze ein bedeutendes Ereignis bevor, nämlich die Fertigstellung der das östliche und das westliche Kanalnetz verbindenden Mittellandkanalstrecke. Den Abschluß wird dieses große Werk allerdings fraglos erst mit dem Ausbau des östlichen Kanalnetzes und des Donau—Main-Kanals erhalten. Für Deutschland ist die Fertigstellung des

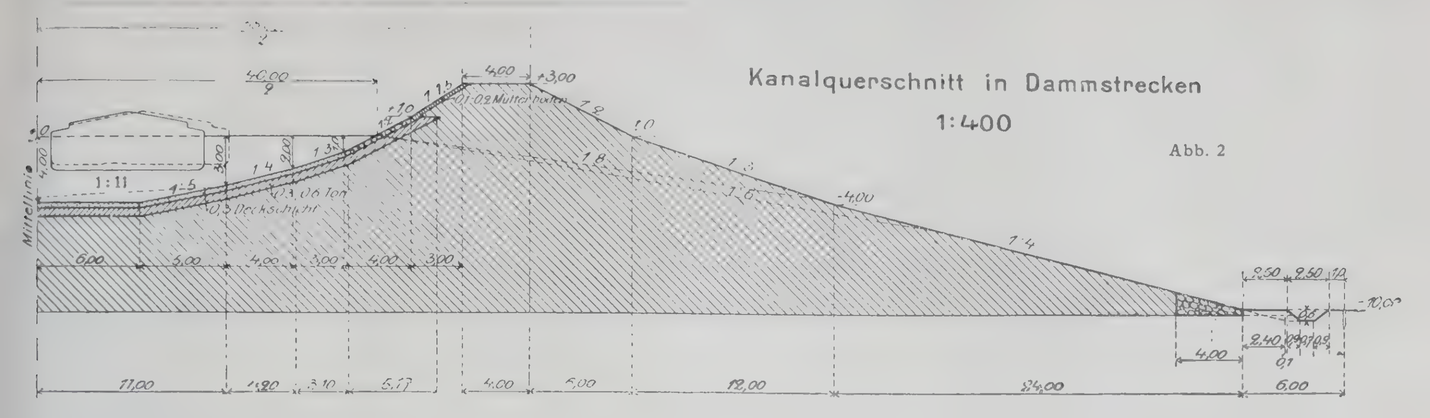
Mittellandkanals wenigstens für die Strecke zwischen Oder und Rhein deshalb so bedeutend, weil nunmehr alle großen norddeutschen und südwestdeutschen Städte untereinander auf dem Wasserwege erreicht werden können. Diese Verbindungsmöglichkeit hat allerdings nur eine sehr problematische Bedeutung solange die Frachtschiffe, welche auf der einen oder anderen Wasserstraße verkehren, nur bei beschränkter Größe von einer auf die andere Wasserstraße übergehen können, und doch ist diese Möglichkeit zunächst volkswirtschaftlich und später kontinentalwirtschaftlich von außerordentlicher Bedeutung. Es ist ja allgemein bekannt, daß es der Reichsbahn unter dem Drucke ihrer Verpflichtung im Sinne des Dawesgutachtens nicht möglich ist und auch in Zukunft kaum möglich sein wird, von ihren hohen Frachtraten herunterzugehen. In früherer Zeit machten die deutschen Staatsbahnen einen derartigen Schritt unbedenklich, solange von ihnen eine wesentliche Besserung der Volkswirtschaft und eine Hebung der Steuerkraft der am Verkehr beteiligten Kreise zu erwarten war. Das ist jetzt nicht mehr der Fall. Die Quellen für die Zahlungen zur Erfüllung des Dawesplanes sind durch Vertrag festgelegt, und unter ihnen ist weniger die direkte Steuerverpflichtung der beteiligten Verkehrskreise betroffen, als vielmehr die Einnahme der Reichsbahn selbst, welche in ungewöhnlich hohem Maße belastet ist. Die Reichsbahn selbst muß infolgedessen wie ein privatwirtschaftliches Unternehmen sehen, wie sie ihren Verpflichtungen nachkommt, und es sind demgemäß Schritte zur Herabsetzung der Frachtraten zur Aussichtslosigkeit verurteilt, solange man erwarten kann, daß die Reichsbahn die ihr zufallenden Lasten erfüllen kann und damit zur Aufbringung der Kriegsentschädigung beiträgt. Es mögen gewiß Bestrebungen im Ausland im Gange sein, die Verpflichtungen aus dem Dawesgutachten herabzusetzen, eine derartige Herabsetzung hängt aber sehr eng mit den Verpflichtungen der übrigen an Amerika verschuldeten Mächte ab. Solange sich diese Mächte auf den Standpunkt stellen, daß sie selbst Zahlungen von Deutschland erhalten, wird trotz anscheinenden lebhaften Protestes gegen die Unterstellung einer derartigen Einstellung eine wesentliche Herabsetzung unserer Verpflichtungen aus dem Dawesabkommen nicht zu erreichen sein. Das wird insbesondere deshalb nicht geschehen, weil damit unsere Industrie und damit die Konkurrenz gegenüber dem Gläubigerstaat leistungsfähiger wird.

Der einzige Weg, wie wir zur Herabsetzung der Frachtraten im allgemeinen kommen können, bleibt in der Konkurrenz der Schiffahrt mit der Eisenbahn gegeben. Sie liegt daher im wohlverstandenen volkswirtschaftlichen Interesse. In dem Bestreben, die Wasserstraßen vollkommen auszunutzen, müssen wir entsprechend den schon vorher angegebenen Gesichtspunkten daran gehen, unser Wasserstraßennetz zu einem einheitlichen zu machen, bei welchem ähnlich wie bei der Eisenbahn wirtschaftlich maßgebliche Transportmittel von einer Wasserstraße auf die andere übergehen können. Ein Wasserstraßensystem, bei welchem das nicht der Fall ist, würde einem Eisenbahnsystem mit verschiedenen Spurweiten gleichen. Welche Schwierigkeiten sich danach beispielsweise aus Frachtübergangsverkehr zwischen Deutschland und Rußland ergeben, ist bereits bekannt. Aehnliche Schwierigkeiten müssen vermieden werden, wenn der Verkehr auf dem nunmehr geschlossenen Wasserstraßennetz Deutschlands den Anforderungen seiner Leistungsfähigkeit genügen soll.

Strom und Kanal sind nun zwei ganz verschieden geartete Fahrwasser für die Binnenschiffahrt. Während der Kanal seinen Wasserstand annähernd in vollkommen gleicher Tiefe beibehält, ändert sich der Stromwasserstand ständig. Andererseits steht im Strom meistens ein breiteres Fahrwasser zur Verfügung als beim Kanal. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend ist in dem Werk von Ministerialdirektor Dr. Sympher „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuesten Aufgaben“, Berlin 1921, ein Einheitsfrachtschiff für Strom- und Kanalschiffahrt vorgeschlagen, welches auf allen Strömen und Kanälen, die für Schiffe von 1 000 t Tragfähigkeit eingerichtet sind, übergangsfähig sein soll. Ein Frachtschiff kann daher von Berlin nach Straßburg abgefertigt werden, oder nach Rotterdam oder auch nach Dresden. Die Grundidee für die Konstruktion eines derartigen Einheitsfrachtschiffes ist, daß für seinen Tiefgang die Fahrwassertiefe der Ströme bei Mittelniedrigwasser als maßgebend angenommen wird, und die Breite der Schiffe sich einenteils nach den bei Mittelniedrigwasser zur Verfügung stehenden halben Fahrwasserbreiten der Ströme richtet. Andererseits nützen diese Schiffe das Kanalprofil insofern aus, als die Schiffskörper von zwei nebeneinander passierenden Schiffen den Raum zwischen den Unterwasserböschungen des Kanals mit den nötigen Sicherheitsabständen von denselben wie voneinander ausfüllen (siehe Abb. 1 und 2, welche dem erwähnten Werk von Dr. Sympher entnommen sind). Der Kanalquerschnitt wird dabei ganz gut ausgefüllt, obwohl dies bezüglich der größten Tiefe desselben nicht der Fall ist, denn die Kanalböschungen unter Wasser sind schräge, und es passen daher in den Kanal Schiffe von geringerem Tiefgang mit größerer Breite hinein, als Schiffe mit großem Tiefgang haben dürften. Wenn trotzdem das Kanalprofil auch für weniger breite aber tiefgehende Schiffe bemessen wird, so mag das von wasserbaulicher Seite vielleicht mit der Wirtschaftlichkeit der Herstellung von Unterwasserbetten der Kanäle mit den erwähnten Abschrägungen vertreten werden. Es soll von schiffbaulicher Seite dazu in diesem Aufsatz nicht Stellung genommen werden. Man kann eine überflüssige größere Wassertiefe auch von dem Standpunkt aus vertreten, daß einesteils die Abnützung der Kanalsohlen durch die darüberfahrenden Schiffe geringer wird, wenn das Verhältnis Schiffstiefgang : Kanaltiefe kleiner wird. Es wird auch vielfach angenommen, daß damit der Wasserwiderstand sich verringert. Zu diesem letzteren Gesichtspunkte soll im Folgenden Stellung genommen werden, da es immerhin einen bedeutenden Unterschied in den Kosten der Kanäle ausmachen kann, ob sie mit größerer oder geringerer Wassertiefe gebaut werden. Ob derartige Kanalbetten vom Standpunkt der Herstellung aus wirtschaftlich sind, mag hier, wie gesagt, nicht beurteilt werden. Das Ergebnis der entsprechenden Untersuchung kann immerhin das Bild grundlegend verändern. Es muß aber noch bemerkt werden, daß jedenfalls die Schleusen für die tiefergehenden Schiffe sehr teuer werden. Die Abnützung der Kanalsohlen durch unmittelbar darüber arbeitende Schiffsschrauben zählte lange Zeit zu den technischen Schwierigkeiten. Man kann sie aber heute als gelöst betrachten, sodaß


Kanalquerschnitt im Einschnitt





einer Beschränkung der Tiefenabmessung der Kanäle nichts im Wege steht. Für die reine Kanalfahrt sind natürlich die Frachtkähne mit dem bisherigen Verhältnis Tiefgang—Breite die wirtschaftlichsten. Wenn das Geld zur Verfügung steht, die neuen Kanäle auch mit Rücksicht auf diese Kanalkähne auf größten Wirkungsgrad zu bauen, so ist das natürlich wünschenswert. Es erscheint aber als wichtiger, das vorhandene Geld lieber erst einmal in die Vollendung des gesamten Wasserstraßennetzes zu stecken, denn die Zeit ist heute für uns kostbar. Eine Entlastung der Wirtschaft ist dringend nötig, und wenn das nicht bald geschieht, so kann das zur Katastrophe führen, da es sich gegenwärtig nicht um eine der üblichen Konjunkturschwankungen, sondern um eine Umstellung der Weltwirtschaftslage für die Dauer handelt.

Die Widerstandsverhältnisse der Kähne auf den Strömen müssen deshalb so eingehende Betrachtung finden, weil die Widerstände der Kähne auf den Kanälen größtenteils aus Reibungswiderständen bestehen, deren Gesamtgröße in erster Linie von der benetzten Oberfläche der Schiffe abhängt. Die benetzte Oberfläche ist in ihrer Größe aber wenig von der Form der Kähne abhängig. Für eine bestimmte Verdrängung wird im allgemeinen die benetzte Oberfläche ziemlich konstant sein. Der Kahn mit runderen Linien wird innerhalb dieses konstanten größeren Wertbereichs eine etwas geringere benetzte Oberfläche aufweisen. Kähne mit schärferen Formen haben eine etwas größere benetzte Oberfläche, sind aber in Bezug auf spezifische Reibung günstiger gestellt als völligere Kähne. Es darf allerdings nicht außer acht gelassen werden, daß die Begrenzung des Fahrwassers in den Kanälen auch Formwiderstand erzeugend wirkt. Abgesehen von dieser, bei dem Profil der modernen 1 000 t Schiffskanäle nicht bedeutenden Einwirkung, braucht man also die Formen eines Einheitsfrachtschiffes für die Kanalfahrt weit weniger einrichten als für die Fahrt auf den schneller fließenden Strömen, da diese neben den Kanälen und den langsamer fließenden unteren Teilen der Stromstrecken dem weitaus größten Teil des gerade für das Einheitsfrachtschiff in Betracht kommenden Wasserstraßennetzes bilden.

So sind die Wassergeschwindigkeiten und damit auch die Widerstandsverhältnisse auf dem Oberrhein, auf dem größten Teil der Elbe, auf der Oder, auf der deutschen Weichsel, auf der Donau auf der Weser und auf ihren für die Großschiffahrt brauchbaren Nebenflußteilen im ganzen genommen bestimmend für die Formverhältnisse eines Einheitsfrachtschiffes für die Strom- und Kanalfahrt.

Auf den unteren Stromteilen wie auf den Kanalstrecken mag man davon Nutzen ziehen, indem man die Fahrtgeschwindigkeiten erhöht, ohne daß dabei bei den Kanalstrecken die Böschungen sehr beeinflußt werden. Bezüglich dieser als bestimmend anzunehmenden Formverhältnisse liefert ein Aufsatz von Dr. ing. Julius Ott „Straßburg—Basel, das schiffahrtstechnische Problem“ ausgezeichnetes Material für die schiffahrtstechnischen Grundlagen der oben dargelegten Frage. In der beigegebenen Abbildung 3, welche diesem Aufsatz entnommen ist, sind die Schleppkurven und ihre Auswertung für das Schiff selbst bei den verhältnismäßig hohen Modellgeschwindigkeiten gegeben, welche den hier in Frage kommenden Relativgeschwindigkeiten des Schiffs entsprechen würden. Ferner sollen auch die Betrachtungen von Dir. Ott im gleichen Aufsatz als Ausgangspunkt für die folgenden Erwägungen dienen. Aus der Tabelle der Schleppleistungen, Ladungs- und Pegelverhältnisse in seinem Aufsatz seien in der beigefügten Tabelle 1 der Uebersichtlichkeit halber die Angaben über die Schleppzüge mit Heckraddampfern und Doppelschraubendampfern ausgeschieden. Es sind aber noch zwei weitere Spalten eingefügt, welche zum Unterschied von der durch Dir. Ott angegebenen Spalte Schleppleistungen diese zu Transportleistungen umgerechnet und als Hilfswerte die annähernd bestimmten Schlepplasten angibt, wobei Durchschnittswerte von 185 t für Fall 1—9 und von 210 t für 10 und 11 als Kahneigengewichte der hier wohl in Betrieb gewesenen 800—1000 t Kähne angenommen worden sind. Für die Wirtschaftlichkeit der Kahnform wird die Transportleistung maßgebender sein als die Schleppleistung, welche nur für die Ermittlung der Schleppdampferleistung bedeutend ist, denn dafür ist es ja gleichgültig aus welchen Gewichten sich die Schlepplast, also die Summe der Gewichte der Ladungen und der Kähne selbst zusammensetzt. Man könnte da sogar noch weiter gehen und wie es auch Herr Dir. Ott an einer Stelle (Seite 335 rechte Spalte) durchführt, die Schlepplast als die Summe der Verdrängungen von Schleppdampfergewicht, Kahneigengewichten und Ladung darstellen. — Die geänderte Tabelle stellt sich demnach wie folgt dar:

Nr.	Schlepper PSi	Ladung t	Ladung / PSi	Schlepplast t	Kähne Anzahl	Schleppleistung t km/PSi / Stunde	Transportleistung t km/PSi / Stunde	Baseler Pegel B. P	B.P./Tg.
1	850	687	0,81	872	1	4,77	3,76	1,65 f	1,48
2		700	0,82	885	1	3,93	3,11	1,75 f	1,60
3		568	0,67	938	2	5,32	3,22	0,85 s	0,73
4		740	0,87	1 110	2	4,96	3,31	1,00 s	1,30
5		960	1,13	1 330	2	4,49	3,24	1,85 f	1,23
6	1 100	925	0,84	1 295	2	7,10	5,06	1,95 f	1,60
7		1 367	1,24	1 737	2	6,84	5,28	2,49 f	1,70
8		1 064	0,97	1 619	3	6,05	3,99	1,12 f	1,28
9		1 120	1,02	1 675	3	5,91	3,95	1,11 f	1,25
10	1 300	1 477	1,14	1 897	2	6,08	4,73	2,17 s	1,25
11		1 575	1,21	1 995	2	4,66	3,20	2,65 s	1,21

Die Bezeichnungen sind dieselben wie bei Dir. Ott, die Transportleistung ist wie die Schleppleistung bei Dir. Ott durch die Größe $\frac{\text{t km/Stunde}}{\text{PSi}}$ angegeben. In der Spalte Baseler Pegel ist wie im vorgenannten Artikel die Bezeichnung „s“ oder „f“ an die Pegelangaben (in Metern) für steigenden oder fallenden Baseler Pegel angefügt. In der Spalte Baseler Pegel : Tiefgang (BP : Tg) ist das Verhältnis eines Pegelstands zur größten Tauchtiefe der Schleppkähne angegben. Die Transportleistung stellt hier bei dieser Betrachtung die maßgebende Größe dar, weil es sich hier nicht um die Ermittlung der Leistungen der Schleppdampfer

handelt, sondern darum, der Frage des größten wirtschaftlichen Kahns näher zu kommen. Die Einbeziehung der Schiffseigengewichte, wie sie in der Schleppleistung mit verrechnet werden, würde kein richtiges Bild über die Wirtschaftlichkeit ergeben. Das beweist schon der Vergleich der Spalten der „Transportleistungen" und „Schleppleistungen". So findet man die größte Transportleistung nicht wie in der Tabelle der Schleppleistungen unter Nr. 6 sondern vielmehr unter Nr. 7. Auch die hohe Schleppleistung unter Nr. 3 stellt sich als Transportleistung unter Nr. 1, welche die größte Leistung des Seitenraddampfers von 850 Psi im Sinne der Wirtschaftlichkeit der Kähne darstellt. Das Gleiche gilt für Nr. 4 gegenüber Nr. 1. Hier ist ebenfalls die Transportleistung wesentlich geringer wie die Transportleistung unter Nr. 1. Die Betrachtung der gleichen Größen unter Nummer 8 und 9, also beim Seitenraddampfer von 1 100 PSi mit einem Anhang von drei Kähnen, zeigt gegenüber der Tabelle der Schleppleistungen ein sehr starkes Sinken der Transportleistung. Andererseits zeigt auch der Vergleich von Nr. 10 mit Nr. 7, daß bei den Schleppzügen mit Radschleppern von 1 300 PSi die Transportleistung lange nicht so viel geringer ist, als es sich bei den Schleppleistungen herausstellt. Im ganzen genommen, stellt sich die Spalte der Transportleistungen als weit gleichmäßiger dar als die Spalte der Schleppleistungen. Die Hauptunterschiede in der ersteren richten sich geradezu gesetzesmäßig nach der Zahl der Anhänge, indem fast stets bei geringerer Kahnzahl für nicht zu verschiedene Ladungen höhere Transportleistungen erzielt wurden.

Für ein Fahrwasser mit derartig großer Strömung wie sie der Oberrhein aufweist, ist es selbstverständlich wichtig, bei der Ermittlung des wirtschaftlichsten Schiffs die Widerstände der Schiffe eingehend in Betracht zu ziehen, denn die vorstehende Tabelle ergibt auch — wie es die Ermittlungen von Dir. Ott ebenfalls zeigen — daß die Fahrtgeschwindigkeiten hier noch einen wesentlich höheren Einfluß auf die Transportleistung ausüben, als es sich bei Strömen mit weniger Gefälle herausstellt. Dir. Ott legt nun einen erheblichen Teil des Widerstands dem Einfluß der Bodenreibung bezw. den dadurch erzeugten Grundwirbeln der Strömung zur Last. Für die Beurteilung des Einflusses der Verzögerung der Kähne durch die Bodenreibung muß, genau wie es Dir. Ott angestellt hat, das Verhältnis BP : Tg in Betracht gezogen werden.

Vergleicht man die Schleppzüge mit einem Kahn unter Nr. 1 und 2 so ergibt sich, daß bei einem Anwachsen des Verhältnisses BP : Tg von 1,48 auf 1,6 mit fallendem Pegel sich ein starkes Sinken der Transportleistung einstellt, also das Gegenteil, wie es sich aus der Betrachtung des Einflusses der Bodenreibung ergeben würde.

Bei den Schleppzügen mit 2 Kähnen als Anhang zeigt der Vergleich von Nr. 3 mit Nr. 4 bei einem Anwachsen des Verhältnisses BP : Tg nur eine geringe Steigerung der Transportleistung, wobei allerdings in Betracht zu ziehen ist, daß steigender Pegel vorhanden war. Auch der Vergleich von Nr. 3 mit Nr. 5, wobei das Verhältnis BP : Tg fast ebenso stark anwächst, ergibt fast keine Steigerung der Transportleistung. In beiden Fällen ist also der Einfluß des Verhältnisses BP : Tg außerordentlich gering. Für den Vergleich von Nr. 6 mit Nr. 7 ergibt sich bei einem Anwachsen des Verhältnisses BP : Tg von 1,6 auf 1,7 eine Steigerung nur bei sehr großem Pegelunterschied, wobei sich allerdings die Steigerung trotzdem noch in sehr mäßigen Grenzen hält. Sie beläuft sich auf etwa 45%.

Von den Schleppzügen mit 3 Kähnen an Hand ergibt der Vergleich ebenfalls fast keine Aenderung durch die Verminderung des Verhältnisses BP : Tg.

Es wären nunmehr noch die Transportleistungen für die Schleppzüge der 1 300 PSi-Radschlepper im Fall 10 und 11 bei je 2 Anhangkähnen zu vergleichen. Trotzdem hier das Verhältnis BP : Tg nur um wenig sinkt, vermindert sich die Transportleistung außerordentlich stark um 33 %. Der Grund ist ja ersichtlich, wenn man die Pegelstände 2,17 m steigend und 2,65 m steigend miteinander vergleicht. Im letzteren Falle war eben die Strömung bedeutend stärker.

Es ergibt sich aus den vorstehenden Betrachtungen, daß das Verhältnis des Pegelstands zum Tiefgang auf die **Transportleistung** keineswegs einen hohen Einfluß ausübt. Maßgebend scheint sich vielmehr allein der Pegelstand selbst, die Strömung bezw. der Widerstand des Schiffes in derselben zu sein. Damit soll besonders im Hinblick auf Fall 5 und 6 keineswegs gesagt sein, daß der Einfluß der Grundwirbel gering eingeschätzt werden kann. Der Verfasser ist jedoch der Ansicht, daß das Steigen der Transportleistung bei Fall 5 und 6 von $5{,}06\ \frac{\text{t km/Std.}}{\text{PSi}}$ auf $5{,}28\ \frac{\text{t km/Std.}}{\text{PSi}}$ mehr dem größeren allgemeinen Formwiderstand zuzuschreiben ist. Andernfalls müßte sich eine Abnahme der Grundreibung auch im Vergleich von Fall 1 mit 2 und von Fall 10 mit 11 geltend machen. In ersterem Fall sinkt aber bei wachsendem Verhältnis BP : Tg die Transportleistung, im letzteren Fall ist das Sinken der Transportleistung viel ausgiebiger als das Sinken des Verhältnisses BP : Tg.

Es sollen nun noch im folgenden die Fälle behandelt werden, in denen gleiche Verhältnisse BP : Tg bei verschiedenen Maschinenleistungen der Schlepper vorhanden sind. Der erste Vergleich betrifft Fall 2 im Vergleich mit Fall 6. In beiden Fällen ist das Verhältnis BP : Tg = 1,6, und zwar handelt es sich in beiden Fällen um fallenden Baseler Pegel, in einem Fall mit einem Pegelstand von 1,75 m, im letzteren Fall mit einem Pegelstand von 1,95 m. Trotz dieses relativ geringen Unterschiedes im Pegelstand ergibt sich ein Anwachsen der Transportleistung um etwa 60 %. Dabei ist die Ladung im Fall 2 nur in einem Kahn untergebracht und im Fall 6 in zwei Kähnen. Dieses Anwachsen der Transportleistung ist dadurch zu erklären, daß letztere nicht bis zum Eintauchen der völligen oberen Wasserlinien weggeladen waren.

Beim Vergleich von Fall 4 mit Fall 10 ergibt sich wohl ein Steigen der Transportleistung bei gleichem Verhältnis BP : Tg, da hier in letzterem Fall der Pegel sehr viel höher ist als in ersterem Fall, aber noch nicht ungünstig hoch.

Ferner wäre noch ein Vergleich anzustellen zwischen annähernd in Bezug auf Stromgeschwindigkeit gleichen steigenden und fallenden Wasserständen. Als erster Vergleich käme der zwischen Fall 4 und Fall 9 an die Reihe. Bei ersterem ist der Baseler Pegelstand 1,0 s und bei letzterem 1,11 f. Man kann annehmen, daß bei beiden Pegelständen die Stromgeschwindigkeit annähernd die gleiche ist. In einem Fall ergibt sich eine Transport-Leistungsziffer von $3{,}24\ \frac{\text{t km/PSi}}{\text{Stunde}}$, im anderen Falle eine Transportleistung von $3{,}95\ \frac{\text{t km/PSi.}}{\text{Stunde}}$ Die Verhältnisse BP : Tg waren hier auch nicht viel verschieden, sie waren 1,3 und 1,25, wohl aber die Tiefgänge. Als letzter Vergleich ergäbe sich der zwischen Fall 7 und Fall 10, wobei im ersteren Fall ein Pegelstand von 2,49 f und in letzterem Fall einer von 2,17 s vorhanden war. Die Transitleistung war im ersteren Fall etwa 12% höher, während das Verhältnis BP : Tg im ersteren Fall 30% größer war als im letzteren Fall.

Der Leistungsabfall richtete sich bei beiden letzten Vergleichen wieder nicht nach dem Verhältnis BP : Tg, sondern darnach, ob die hohen Widerstand erzeugenden Oberwasserlinien mehr oder weniger eintauchten.

Es handelt sich also in der Hauptsache darum, die Kähne so zu bauen, daß sie bei den durchschnittlichen Stromgeschwindigkeiten einen möglichst geringen Widerstand aufweisen. Die Stromgeschwindigkeiten richten sich im allgemeinen nach dem Durchschnittsgefälle, sind jedoch bei steigendem Wasserstand besonders in den oberen Wasser-

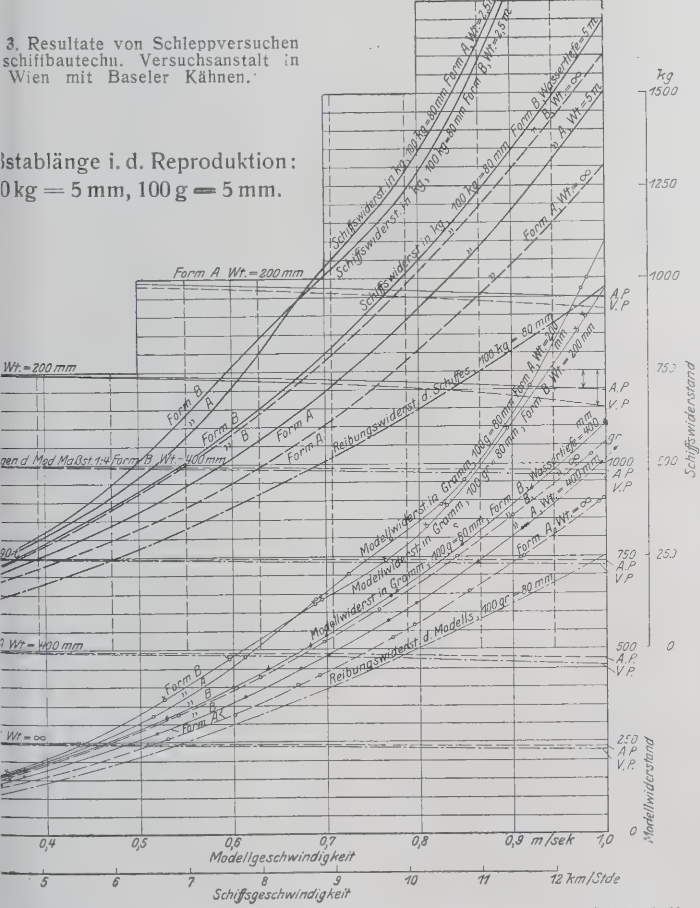
schichten höher als bei fallendem Wasserstand. Zur Bestimmung des Durchschnittgefälles stehen im vorliegenden Falle die Angaben von Dir. Ott in einer kleinen Tabelle zur Verfügung, welche im Folgenden gebracht sei:

Strecke	km	Mittleres Gefälle	km/St.	T.km/PSi Std
Straßburg—Rheinau . . .	125—93	0,70 ‰	5,34	10,00
Rheinau—Breisach . . .	93—57	0,85 ‰	4,84	9,10
Breisach—Neuenburg . .	57—30	0,9 ‰	4,24	8,31
Neuenburg—Basel . . .	30—2	1,0 ‰	3,90	7,34

Die Spalte t km/PSi Stunde ist für einen Schleppzug nach folgenden Angaben von Dir. Ott ermittelt.

Verdrängung des Dampfers 633 t bei 1,5 m Tg.
Verdrängung des Anhangs 1 mit 503 t Ladung 695 t bei 1,5 m Tg.
„ „ „ 2 „ 560 t „ 750 t bei 1,5 m Tg.
Zusammen 1 063 t Ladung entsprechend 2 067 t Verdrängung. Die Durchschnittsgeschwindigkeit bestimmt sich zu $\frac{557,5}{123}$ = 4,53 km/Stunde = 1,26 m/sec.

Das Durchschnittsgefälle ergibt sich nach der letzten Tabelle zu 0,855 ‰ entsprechend ca. 3 m/sec. Demnach wären die Kahnformen für die Gesamtgeschwindigkeit des Wassers relativ zum Schiff zu konstruieren, welche 4,3 m/sec entsprechend 15,5 km/Stunde beträgt. Für diesen Bereich müßten geeignete Linien gefunden werden. Die Abb. 3, die dem Aufsatz von Dir. Ott entnommen ist, zeigt nun die Widerstandskurven zweier Kähne für die Oberrheinfahrt. Der eine von diesen beiden Kähnen stellt im Ganzen genommen die gebräuchliche Form von Rheinkähnen dar, während die andere ein Schiff mit geraden Spanten ist. Trotz dieser einfachen Spantform erweist sich das Schiff mit geraden Spanten in dem dargestellten Bereich und nach dem Verlauf der Kurven zu schließen, gerade auch darüber hinaus hinsichtlich Widerstand dem Rheinschiff mit normalen Linien als überlegen. Es mag dieses Ergebnis nicht zuletzt auf die verhältnismäßig völligere Form der oberen Wasserlinien zurückzuführen sein, welche das Rheinschiff mit normalen Linien gegenüber der Form mit neuen Linien aufweist. Haben Schiffe mit derartig hohen Geschwindigkeiten völlige Oberwasserlinien, so schieben sie die Bugwelle förmlich vor sich her. Diese alte Tatsache zeigt auch hier, daß man mit der Völligkeit des Oberschiffs nicht zu weit gehen darf. Besonders scheint das für ein Flußschiff nicht zu empfehlen zu sein, da nach den Ausführungen von Dir. Ott, die auch sonst im reichen Maße Bestätigung finden, die Strömung in der Nähe der Wasseroberfläche stärker ist, als in den tieferen Wasserschichten, wo sie von den Wirbeln auf dem Grunde des Strombettes verzögert wird. Die ermittelte Gesamtrelativgeschwindigkeit zum Schiff von 15 km/Stunde scheint eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit zu sein, also gerade der Fall, für den die Form der Kähne zu konstruieren ist. Die Kurven der Abb. 3 enthalten nur Werte für eine Modell-Geschwindigkeit, die einer Schiffsgeschwindigkeit von 13 km/Stunde entsprechen. Verlängert man die Kurven etwas über die rechte Bildseite heraus, so ergibt die günstigere Widerstandskurve für das Modell bei beschränkter Wassertiefe (200 mm), daß der Formwiderstand erheblich größer wie der Reibungswiderstand des Schiffes wird. Die Kurve des Gesamt-Modellwiderstands der günstigen Form A divergiert mit der der weniger günstigen Form B erheblich, sodaß sich auch hier der Einfluß der völligeren Oberwasserlinie geltend macht. Man kann daraus den Schluß ziehen, daß es einesteils dringend geboten erscheint, die Schiffsform größeren Geschwindigkeiten anzupassen und andererseits besonders die Wasserlinien des Oberschiffs günstiger zu gestalten. Man müßte also im Gegensatz zu dem mit annähernd gleicher Relativgeschwindigkeit zu den verschiedenen Wasserschichten fahrenden Seeschiff die oberen Wasserlinien schärfer machen als die unteren. Dem steht der praktische Gesichtspunkt entgegen, daß man für Manöverier- und Wohnungszwecke gerade vorne und achtern Platz im Oberschiff benötigt. Man kann diesem Uebelstand auf dem Wege abhelfen, daß man die Spanten nur im obersten Teil der Schiffsform — also oberhalb der Tiefladelinie — ausfallen läßt und andererseits einen möglichst großen Ueberhang wenigstens achtern anbringt. Interessant ist es hierbei, daß die traditionelle alte Flußschifform auch weite Ueberhänge kennt, und daß erst die neuere Formgebung den geraden Vorsteven und das kurze abgeschnittene Heck gebracht hat. Es ist hier in gewissem Maße der Einfluß der Kanalschiffahrt zu erkennen, welche die Länge des Schiffes für Ladezwecke vollkommen ausnützen muß, und bei der infolgedessen keine großen Ueberhänge vorhanden sein können. Sie sind auch beim Kanalschiff garnicht notwendig, da sowohl die Schiffsgeschwindigkeit wie die Wassergeschwindigkeit relativ zum Schiff gering ist. Anders liegt die Sachlage bei einem nur für den Stromverkehr bestimmten Schiff. Hier wären in jedem Fall möglichst scharfe Oberwasserlinien zu empfehlen, damit das geschwinde fließende Oberwasser möglichst günstige Widerstandsverhältnisse vorfindet. Auch im allgemeinen muß man sich fragen, ob mit der Völligkeit der Rheinkähne, wenn sie den Oberrhein bei günstigem Wasserstand befahren sollen, nicht zu weit gegangen ist. Ein Seeschiff von 912 t Verdrängung und 4 m/sec = ca. 8 sm Geschwindigkeit hat einen Völligkeitsgrad δ = 0,72, wobei allerdings L/B = 6,22 ist. Bei dem hier vorhandenen höheren L/B = 7,12 kann δ wieder höher sein. Es scheint aber nicht zu empfehlen zu sein, damit über δ = 0,85 zu gehen. Wenn der Leistungsverlust infolge der Bodenreibung an Grundwirbeln



Rheinkähne Form A (normale Form) und B (spezielle Form); Modellmaßstab 1 : 12,5. Modell glatt ohne Ruder; Material Paraffin.
Schiff: L zw. L = 64 m; B = 9 m; Tg = 1,6 m*); Depl = 781 m³. Benetzte Oberfl. = 679 m².
Modell: L zw. L = 5,12 m; B = 0,72 m; Tg. = 0,128 m*); Depl. = 369,69 kg. Benetzte Oberfl. = 4,344 m².
Das Modell wurde auf beschränkter und ∞ Wassertiefe geschleppt. Beschränkte Wassertiefe für das Modell = 200 und 400 mm; für das Schiff 2,5 und 5 m. λ m 13,5°C = 0,1732, λ S 15°C = 0,1436; Wärme des Beckenwassers = 13,5°C. *) Form B fällt etwas tiefer.

kaum in Betracht kommt, so mag das vielleicht auf den Umstand zurückzuführen sein, daß die Bodenwirbel durch das Rückprallen des stromabwärts fließenden Wassers an dem auf dem Grunde liegenden Gerölle entstehen und die Richtung des zurückprallenden Wirbelwassers vielfach auch in der Fahrrichtung des zu Berg fahrenden Schiffs auf dessen Boden auftrifft, womit sogar ein geringes Vorwärtstreiben des Kahnes verbunden wäre.

Es muß noch erwähnt werden, daß sich die hier vorgeschlagenen Ueberhänge an den Schiffsenden von dem sogenannten Löffelbug grundsätzlich unterscheiden. Der Löffelbug hat runde Wasserlinien, also gerade die gegenteilige Form, als hier in Erwägung gezogen wird, wobei der Ueberhang lediglich zum Ausziehen der scharfen oberen Wasserlinien dienen soll.

Daß im Interesse der Kostenersparnis gerade Spanten auch vorne und achtern wünschenswert sind, unterliegt keinem Zweifel. Die Kimmrundungen der vorderen und achteren Spanten sind aber von so großem Krümmungsradius, daß man die Spanten auf jeden Fall im Glüh-Ofen warmmachen muß, und dann bringt es nicht viel mehr Kosten, wenn man statt nur an einem Ende auch am anderen Ende des Spantes eine Krümmung hereinarbeiten muß. Jedenfalls fallen diese Mehrkosten nicht entfernt gegenüber dem Vorteil ins Gewicht, welche das Ausziehen der oberen Wasserlinien mit sich bringt. Möglicherweise bringt aber schon die Verbreiterung genügenden Platz für Wohnzwecke, und es bestände dann die Möglichkeit, ohne über Wasser ausfallende Spanten an den Schiffsenden auszukommen, wenn der Schiffahrtspraxis spitzere Schiffsenden für die Schiffsbedienung beim An- und Ablegen genügen sollten.

Wir kommen nun zur Beurteilung der Abmessungen des wirtschaftlichen Kahns von 1 000 t. Mit der Vergrößerung der Länge ersseint ohne weiteres unter Beibehaltung des erprobten Verhältnisses Länge : Breite auch die Vergrößerung der Breite möglich. Schwieriger ist hingegen die Frage, ob man die oben in Erwägung gezogenen großen Ueberhänge zum Strecken der oberen Wasserlinien im Hinblick auf die begrenzten Längenverhältnisse in den Kanalschleusen verwenden kann. Die Hinterschiffe werden dadurch ja kaum länger werden. Hinsichtlich der Vorschiffe erscheint aber ein Kompromiß mit der durch den Kanal bedingten Form als erforderlich.

Der große achtere Ueberhang wird es ermöglichen, ein breites Balance- oder Flettnerruder zum Erhöhen der Wendigkeit des breiteren Schiffes anzuordnen.

Die Abmessungen des geplanten Einheitsfrachtschiffes für Strom- und Kanalfahrt sind mit

$L = 78$ m
$B = 10{,}9$ m und
$T = 1{,}65$ m

angenommen. Die Länge ist also weit geringer als es die Betriebsverhältnisse auf den Unterläufen der Ströme ermöglichen würden. Da aber die Wirtschaftszentren zum erheblichen Teile auch an den Oberläufen liegen, muß nicht nur mit Rücksicht auf die Schleusenlängen der Kanäle, sondern auch mit Rücksicht auf die Manövrierfähigkeit der Schiffe auf den Oberläufen der Ströme eine Beschränkung in der Länge stattfinden. Auf den Oberläufen der Ströme ist vielfach auch in Anbetracht des gewundenen Verlaufs des Fahrwassers zwischen Kiesbänken mit seitlichen Strömungen zu rechnen, welche das Schiff seitlich nach dem Ufer zu drängen. Um nun seitlichen Wasserströmungen möglichst geringen Widerstand zu bieten und damit eine geringe seitliche Abtrift zu erreichen, muß eine ziemlich runde Krimm gewählt werden, welche auch für den Widerstand des Schiffs auf den Kanälen vorteilhaft ist.

Der Widerstand des gesamten Schleppzugs könnte noch weiter verkleinert werden, indem man die annähernd gleich hoch wie bisher zu haltende Schlepperleistung in Maschinen geringen Gewichts bei gleichzeitiger Verringerung der Brennstoffmenge unterbringt. Bei einer derartigen Verringerung des Maschinengewichts müßte diese Verringerung durch die Annahme eines anderen Maschinentyps erfolgen, was an dieser Stelle nicht besprochen werden soll.

Sehr wichtig für die Frage des Schiffahrtsbetriebs auf den Strömen ist auch die Gesamtkahnhöhe. Bestimmend dafür sind natürlich die Raumverhältnisse im Vor- und Hinterschiff, aber auch die Gesamthöhe des Rumpfes. Diese hängt aber wieder von Gesichtspunkten der Festigkeit ab. Der hohe Dennebaum erscheint als erforderlich, wenn das Schiff bis zur Seite Gangbord weggeladen ist, wie es ja immer noch auf dem Rhein üblich und vom wirtschaftlichen Standpunkt aus durchaus zu vertreten ist. Das Schiff ist dann in dem Bereich, in welchem die Gestalt des Sprunges die Seite Deck fast ins Wasser eintauchen läßt, dem Wellengang von vorüberfahrenden Schiffen in erheblichem Maße ausgesetzt, weil die Wellen sich an der Seite Gangbord nur wenig brechen und nur Spritzer überkommen, für deren Abwehr ein niedriges Süll (Dennebaum) mit der wasserdichten Lukenabdeckung vollkommen genügen würde. Nun ist aber gerade der Gesichtspunkt, daß das Rheinschiff bis Seite Deck weggeladen wird, der sachliche Hauptgrund für die Beibehaltung des Sprungs. Schönheitsgesichtspunkte können beim Vorliegen eines so erheblichen wirtschaftlichen Gesichtspunkts, wie ihn die Vergrößerung der Abschreibungen infolge geringerer Dauerhaftigkeit wegen kleinerer Festigkeit des gerade in der Mitte niedrigeren Schiffs darstellt, nicht in Betracht kommen, wenn der sachliche Gesichtspunkt fortfällt. Erhöht man nun den Schiffskörper in der Mitte um 300 mm mit der Maßgabe, daß die Schiffe unter Kontrolle der Behörden nur bis zu einem Punkt 300 mm unterhalb des Gangbords weggeladen werden dürfen, so reicht ein 250 mm hoher Dennebaum vollkommen aus, um die Befestigungseinrichtungen für die Lukendecke aufzunehmen und die Luke im Verein mit dieser gegen überkommende Spritzer von dann außenbords gebrochenen Wellen zu schützen. Nimmt man an, daß der Dennebaum bisher 600 mm hoch war, so ergibt sich aus dieser Konstruktion kein Mehrgewicht, zumal in diesem Falle kein Grund mehr besteht, vorne und achtern einen Sprung vorzusehen. Zum mindesten könnte der Sprung dann auf die alleräußersten Schiffsenden beschränkt werden. Will man weiterhin noch Schönheitspunkten gerecht werden, so könnte ein längeres Verlaufen des üblichen Schanzkleids an den Schiffsenden hier ein übriges tun, und außerdem das Schiff vor dem Ueberkommen der durch Dampferwellen überhöhten eigenen Bugwelle schützen.

Mit dieser Bauweise sind bekanntermaßen erhebliche festigkeitstechnische Vorteile verbunden, die sich in Anbetracht der Dauerhaftigkeit der Schiffe in kleineren Abschreibungen auswirken können. Es besteht kein Zweifel, daß die oberste Gurtung eines Flußschiffs der Rheinkahnbauart in dem Dennebaum besteht. Dieser ist deshalb in Anbetracht seiner unglücklichen Konstruktionsweise stets das Schmerzenskind der Reedereien gewesen. Hier soll nicht darauf eingegangen werden, in wieweit er im allgemeinen den Festigkeitsanforderungen beim Beladen genügt. Es mag nur darauf hingewiesen werden, daß er dabei häufig überlastet wird, wobei ihn einzelne Schiffer ruhigen Blutes als Maßstab dafür verwenden, wie sie beladen sollen, ohne dabei zu berücksichtigen, in welchem Maße sie ihrem Schiff mit jedem derartigen Vorgehen schaden. Die einzige wirksame Abhilfe dagegen ist, daß man den Dennebaum eben besser konstruiert. Keinem Brückenbauer wird es einfallen, eine einzelnstehende wenig versteifte Platte, die parallel zum Steg auf der Gürtung des Trägers angeordnet ist, verwenden zu wollen. Der Dennebaum ist bei einer derartigen Anordnung dem Ausknicken bei jeder Ueberlastung preisgegeben. Trägt die Obergurtung eines Trägers hingegen

nur ein verhältnismäßig niedriges Profil auf seiner Oberseite, so ist dieses als vom Gurt her versteift, dem Ausknicken wenig preisgegeben. Eine derartige vorteilhafte Anordnung ist mit der vorgeschlagenen Bauweise erzielt. Das Gangbord bildet hier nunmehr im Verein mit Scheergang und Bergplatte die Obergurtung für die der 250 mm hohe Dennebaum gewissermaßen nur ein aufgesetztes Profil darstellt, wie es auch der Stringerwinkel ist.

Bei dieser Gelegenheit möchte der Verfasser noch auf einen anderen Uebelstand aufmerksam machen, der seiner Kenntnis nach bei der Konstruktion von Rheinkähnen allgemein verbreitet ist. Der Dennebaum enthält an seiner Oberkante in kurzen Abständen Einkerbungen für die Merklinge, welche die Lukendecken tragen. Einrichtungstechnisch muß das Blech in dieser Weise verlaufen. Man hat diese Konstruktion aber ohne Rücksicht bezüglich ihres Einflusses auf die Festigkeitsverhältnisse des Schiffes gewählt. Risse, die sehr häufig auftraten und immer wieder auftreten, glaubt man in sehr einfacher Weise dadurch bekämpfen zu können, daß man ohne Rücksicht auf die Beschaffungskosten der Kähne einfach eine Doppelung unterhalb der Einkerbungen anbringt. Dabei scheint man noch nicht die Wirkungsweise von Einkerbungen auf die Konstruktion irgend welches Trägers berücksichtigt zu haben, trotzdem diese Rücksichtnahme beispielsweise im Maschinenbau sehr weitgehend ist. Auch das Beispiel des Brückenbaues hätte in dieser Hinsicht warnen sollen. Keinem Brückenbauingenieur würde es einfallen, eine sägebandartig eingekerbte Obergurtung zu verwenden. Da eine derartige Betrachtung der Schiffbaugurtungen anscheinend noch nicht gebracht ist, möge es gestattet sein, sie auf den Fall des Dennebaums anzuwenden, da bei den niedrigen Trägern, welche die hier in Frage kommenden Schiffe darstellen, ihre festigkeitstechnisch einwandfreie Gestaltung im Interesse der Abschreibungen als dringend geboten erscheint. Wird ein gekerbter Stab Dehnungen in der Längsrichtung unterworfen, so üben die Teile des Stabes, welche neben den Kerben liegen, auf den Teil des Stabes, der durch den Kerbdurchmesser begrenzt ist, einen Einfluß aus, der zum erheblichen Teil in starker Verminderung der Querkontraktion in dem erwähnten durchlaufenden Teile des Stabes, also in dem Stab im Bereich des Kerbdurchmessers, besteht. Es findet außerdem die bekannte Kerbverfestigung statt, welche bei geringer Dehnung höhere Spannungen aufzunehmen gestattet. Der oberste Teil des Dennebaums ist ein derartiger Stab, der zum Teil unter dem Einfluß derartiger Kerbwirkungen steht. Treten nun im Schiff unter Einfluß ungleichmäßiger Beladung Längsbiegungsspannungen auf, so wird sich dieser Teil des Dennebaums unter ihrem Einfluß weniger dehnen, als er es tun würde, wenn er nicht eingekerbt wäre. Er nimmt aber dabei einen verhältnismäßig hohen Betrag an Spannung auf. Der untere Teil des Dennebaums hingegen ist ebenso wie die aufgesetzte Doppelung durch die unmittelbare Verbindung mit dem eingekerbten oberen Teil des Dennebaums nur in dem gleichen Masse gedehnt wie letzterer bezw. noch etwas weniger, weil er der neutralen Faser näher liegt. Beide untere Teile nehmen also nur die Spannung auf, die ihrer Dehnung zukommt. Die aufgesetzte Doppelung kann also den eingekerbten Teil des Dennebaums nur sehr wenig entlasten. Um Zahlen zu nennen, möge angenommen sein, daß ein uneingekerbter Dennebaum an seiner Oberkante eine Spannung von 1000 kg/qcm erfahren möge. Dem könnte also eine Spannungsverteilung im eingekerbten Dennebaum so entsprechen, daß der obere eingekerbte Teil des Dennebaums vermöge der Kerbwirkung eine Spannung von 1800 kg/qcm, der angrenzende untere Teil des Dennebaums mit der auf ihm aufgenieteten Doppelung und dem Längsversteifungsprofil vielleicht aber nur 600 kg/qcm haben könnte. Es ist aber äußerst unwirtschaftlich, Material anzuordnen, was so wenig nützt, wie die Doppelung in diesem Fall. Besteht die Kerbwirkung nicht, so würde die Doppelung bedeutend höhere Arbeit leisten und wirtschaftlich zu größerer Dauerhaftigkeit des Schiffes und damit zur Verminderung der Abschreibungen beitragen. Die Kerbe und der Spannungsübergang aus dem Lappen zwischen den Merklingsausschnitten in dem übrigen Dennebaum lassen sich aber durch sehr einfache und nicht die geringsten Mehrkosten erfordernde Maßnahmen vermeiden, wodurch der Doppelung ermöglicht würde, zur Dauerhaftigkeit des Schiffes wesentlich mehr beizutragen, als sie jetzt dazu in der Lage ist. Diese Mittel anzuführen, liegt nicht in dem Rahmen dieses Aufsatzes, wenngleich sie sehr einfach sind. Die vorgeschlagene Erhöhung des Schiffskörpers und die damit verbundene Erniedrigung des Dennebaums ließe dann die Doppelung wohl überhaupt sparen.

Sehr erörterungswert scheint auch die Frage zu sein, ob zum Längsspantensystem oder zu einem kombinierten System auf Längs- und Querspanten übergegangen werden soll. Die enge Stellung der Schotten auf Rheinschiffen verleitet geradezu zu diesem Schritt. Dazu ist allerdings erforderlich, daß die Schotten auch wirksame Unterstützungen der Längsspanten darstellen müssen, denn die Lastübertragung sowohl durch Wasserdruck auf dem Boden wie durch Ladung auf die Bodenwegerung erfolgt durch die Längsspanten auf die Schotte und von da auf die seitliche Außenhaut. Es kommen also erhebliche Schubkräfte in die Schotten herein, gegen welche die Schotten knickfest zu bauen wären. Das scheint bei dem üblichen Versteifungsabstand der Rheinschiffe als ausgeschlossen, weit besser ist hier die Schottkonstruktion, wie sie in Abbildung 4 die der Abhandlung von Dipl.-Ing. K. Beschoren in „Werft, Reederei, Hafen" vom 22. Juli 1926 entnommen ist, bezüglich eines Donaukahns angegeben ist. Da der Schottabstand bedeutend enger sein wird als der Abstand der Schiffsseitenwände der Breite nach, können die Bodenspanten bedeutend niedriger sein als bei einem Querspantenschiff. Die Seitenspanten fallen am leichtesten aus, wenn man ein kombiniertes System anwendet, da die Seitenhöhe, welche die Stützweite für die Seitenspanten darstellt, wesentlich geringer ist als der Schottabstand. Um bei Anwendung des Längsspantensystems zu gleichen Profilen zu kommen, müßten zwischen die Schotte Rahmenspanten eingeschaltet werden, welche allerdings ihrerseits infolge der geringeren Seitenhöhe ebenfalls sehr leicht sein könnten. Die Befestigung der Seitenquerspanten im Boden und Deck kostet aber auch Gewicht. Ein Schiff nach reinem Längsspantensystem weist außerdem den Vorteil auf, daß das Spantenbiegen für die Kimmrundung desselben wegfällt. Der Verfasser hat bei einem Entwurf nach reinem Längsspantensystem die Längsspanten sehr weit nach vorne durchführen können. In Anbetracht dieser Umstände wird das kombinierte System nur unwesentlich leichter, aber teuerer wie das reine Längsspantensystem. Bei dem erwähnten Entwurf nach reinem Längspantensystem des Verfassers wurden 8% an Stahlgewicht gespart.

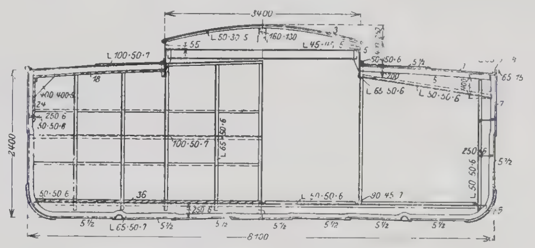


Abb. 4. Hauptspant eines 675 t-Schleppkahnes.
Spantentfernung 600 mm, am Vorsteven 400 mm;
Rahmenspanten an jedem 5. Spant;
5 wasserdichte Schotte in ca. 12 m Abstand

Man könnte annehmen, daß die Anordnung von durchgehenden Längsverbänden im Boden für die Gesamtfestigkeit des Schiffes wenig Nutzen bringt, weil sie doch nur die

untere Gurtung des Schiffskörpers verstärken, und diese an sich schon überreichlich stark ist. Es muß aber beachtet werden, daß dadurch immerhin eine wesentliche Erhöhung des Schiffsquerschnitts-Trägheitsmomentes stattfindet, wodurch die Durchbiegung des Schiffes verkleinert wird, was gerade auf dem Oberrhein praktisch sehr wichtig ist. Für die Festigkeit kommt ja das Widerstandsmoment, bezogen auf das Deck, in Frage und dieses wird an sich durch das Längsspantensystem nicht verbessert.

Ein Nachteil des Querspantensystems muß an dieser Stelle, wenn die Frage erörtert wird, ob ein Längsspantensystem eingeführt werden soll, kurz erwähnt werden. Betrachtet man als ungünstigsten vorkommenden Fall für die Festigkeit der Kähne das ungleiche Beladen, und stellt sich hierbei im Boden Zugspannung, im Deck hingegen Druckspannung ein, so wirken die Spannungen des Bodenbleches in seiner Eigenschaft als Gurtung der Bodenquerträger nachteilig auf die Schiffsfestigkeit ein. Die Spannung im Bodenblech als Querträgergurtung ist dann nämlich in einem noch leeren Laderaum eine Druckspannung. Diese steigert die Querzusammenziehung, welche aus Längszugspannungen im Bodenblech entsteht. Die höhere Beanspruchung des Bodens bewirkt dann sozusagen eine Verlagerung der neutralen Faser und damit eine ungünstige Aenderung der Beanspruchungen im Deck. Im einzelnen darauf einzugehen würde zu weit führen.

Bezüglich der Ausrüstung ist hier nichts Neues zu bringen. Man kann annehmen, daß das Material für den Decksbetrieb sehr gut in den niedriger gewordenen Herften Platz findet.

Zusammenfassung.

Im vorstehenden Aufsatz wird untersucht, ob das in dem Werk von Ministerialdirektor Dr. Sympher „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben geplante Einheitsfrachtschiff für Strom- und Kanalschiffahrt schiffbautechnisch möglich ist, bezw. wie man bei diesem sehr niedrigen Schiff den Anforderungen von zwei grundverschiedenen Fahrwassern an die Formverhältnisse und an die Festigkeitseigenschaften gerecht werden kann. Es wird empfohlen, das Schiff mit verhältnismäßig scharfen Oberwasserlinien zu konstruieren und statt des in der Stromfahrt gebräuchlichen hohen Dennebaums einen höheren Schiffskörper mit wenig Sprung zu wählen, welcher aber nur bis zu einem vorzuschreibenden Freibord nach dem Muster der Seeschiffe weggeladen werden dürfte. Zu dem Ergebnis hinsichtlich der Form kommt die vorstehende Untersuchung auf Grund einer Bearbeitung von praktischen Betriebsergebnissen auf einem schnellfließenden flachen Strom.

Die Wichtigkeit der technischen Durchführung der Konstruktion eines Einheitsfrachtschiffes wird auf Grund von volkswirtschaftlichen Ueberlegungen bezüglich der erforderlichen Konkurrenzfähigkeit mit der Reichsbahn dargetan, um durch den Wettbewerb zu günstigen Frachtraten zu kommen.

Die vorstehende Untersuchung über das Einheitsfrachtschiff hat keineswegs den Zweck, zu beweisen, daß die bisherigen Kahntypen der Strom- und Kanalschiffahrt nicht für die Schiffahrt auf den betreffenden Strömen bezw. Kanälen brauchbar sind. Namentlich gilt das für die Großkähne über 1 200 t Tragfähigkeit, die in ihrem Wirkungsbereich sich trotz des Mangels an Uebergangsfähigkeit bei Arbeitsteilung mit übergangsfähigen Einheitsfrachtschiffen als wirtschaftlich bewähren können.

Aachen-Rhein-Kanal?

Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, Berlin-Grunewald.

Alle Kanalfreunde haben erleichtert aufgeatmet, als die Nachricht vernommen wurde, daß die Fortsetzung der Arbeiten am Mittellandkanal durch die Bewilligung von 17.7 Mill. Mk. ermöglicht wird. Damit erscheint dessen Fertigstellung, für die der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. jederzeit eingetreten ist, auch gesichert.

Obwohl an Kanalprojekten in Deutschland kein Mangel besteht, ist ein neues Projekt aufgetaucht, gegen dessen Baukosten der für die Fortsetzung der Arbeiten am Mittellandkanal bewilligte Geldbetrag verschwindend gering ist.

Von der Inangriffnahme des Hansakanals hört man, trotz der Dringlichkeit dieses Kanals, in den letzten Jahren nichts verlauten. Die Frage ist daher durchaus berechtigt, ob es im Interesse unserer gesamten Kanalbaupolitik liegt (auf Kosten wichtigerer Projekte?) zu erörtern, die schließlich nur einen eng begrenzten Interessenkreis berühren.

Die Baukosten des Kanals von Aachen zum Rhein für 2 000-t-Schiffe sind zu 180 Mill. Mk. veranschlagt. Bei einer Länge des Kanals von 68 km muß ein Höhenunterschied von rd. 150 m mit 8 Schleusen überwunden werden, und es entfallen durchschnittlich 2 Kunstbauten auf 1 km Kanallänge. Die Speisung des Kanals soll mit Ausnahme der obersten Haltung, die aus dem natürlichen Zulauf der Bäche bei Aachen versorgt werden soll, durch Wasserentnahme aus dem Rhein und Aufpumpen von Haltung zu Haltung erfolgen.

Alle diese Umstände lassen darauf schließen, daß mit dem veranschlagten Kostenbetrag von 180 Mill. Mk. keineswegs auszukommen sein wird, die tatsächlichen Kosten werden schätzungsweise um mindestens ein Drittel höher sein.

Man müßte nun annehmen, daß Gründe von außerordentlicher wirtschaftlicher Tragweite Veranlassung zu einem so kostspieligen Kanalprojekt gegeben hätten. Aber genau betrachtet erscheint die wirtschaftliche Begründung des Kanalprojektes nicht ausreichend für eine Ausgabe, die schwerlich im Einklang mit unseren gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen steht.

Als Begründung für die Notwendigkeit eines Kanals von Aachen zum Rhein wird die mißliche Lage, in die der Bergbau im Aachener Revier geraten ist, angeführt. Es ist allerdings allgemein bekannt, daß gegenwärtig der Bergbau in Holländisch-Limburg sich bemüht, das Absatzgebiet seiner Kohle nach dem Oberrhein zu erweitern. Dadurch ist aber eine Gefahr entstanden, durch die, nicht allein der Aachener und der niederrheinische, sondern auch der Bergbau im Ruhr- und Saarrevier bedroht werden.

In der von der Industrie- und Handelskammer zu Stolberg (Rhld.) herausgegebenen Denkschrift „Ueberblick über die wirtschaftliche Notwendigkeit und Bedeutung der Wasserstraße von Aachen zum Rhein“ wird angeführt, daß die in den letzten 12 Jahren im modernsten Stil eingerichteten Anlagen des holländischen Steinkohlenbergbaues kaum mit deutschen Zecheneinrichtungen verglichen werden können. Sie werden als Standardwerke geschildert „wie sie mustergültiger heute in keinem Staate der Welt anzutreffen sein werden“.

Auffallenderweise ist trotz dieser scharfen Konkurrenz die Förderung des Aachener Bergbaues von 3,265 Mill. t im Jahre 1913 auf 3,500 Mill. t im Jahre 1925 gestiegen.

Diese Steigerung ist allerdings in der Hauptsache auf die verstärkte Förderung der neuen Zechen, deren Ausbau in der Vorkriegszeit begonnen, aber erst in den letzten Jahren wirksam wurde, zurückzuführen. Bemerkenswert ist, daß einer Steigerung der Förderung im Aachener Kohlenrevier um 10%, im Vergleich zur Vorkriegsförderung ein Rückgang der Förderung im Ruhrgebiet um denselben Betrag, also auf 90% der Vorkriegsförderung, gegenübersteht. Noch schärfer treten die Unterschiede hervor, wenn man die ersten

er Monate dieses Jahres, also vor der Auswirkung des eng-
schen Bergarbeiterstreiks, ins Auge faßt. Es steht für
ese Zeit einer Zunahme um 27% der monatlichen Förde-
ng im Aachener Gebiet eine Abnahme von 14,7% im
ihrgebiet gegenüber unter Zugrundelegung der monat-
chen Förderziffern des Jahres 1913.

Mit vollem Recht muß man sich also die Frage vorlegen,
es in unserer gegenwärtigen Finanzlage, wirtschaftlich
rechtfertigen ist, weit über 180 Mill. Mk. aufzubringen,
n die alten Zechen im Aachener Gebiet, die nicht mehr
ettbewerbsfähig sind, zu stützen.

Noch im Jahre 1913 übertraf in Belgien die Kohleneinfuhr
e Ausfuhr um 3,75 Mill. t, weil die eigenen Kohlenberg-
erke nicht in der Lage waren, den Kohlenbedarf der sich
it Riesenschritten entwickelnden belgischen Industrie zu
ecken. Inzwischen ist die Kohlenförderung im belgischen
ampine-Gebiet von 800 000 t im Jahre 1913 rasch gestiegen,
e wird auf 4 Mill. t für das Jahr 1926 geschätzt.

Im holländischen Limburger Gebiet betrug die Kohlen-
rderung im Jahre 1900: 300 000 t und erreichte im Jahre
25: 6 800 000 t. Bis zum Jahre 1940 rechnet man mit einer
eiteren Steigerung auf 12 Mill. t.

Diesen Zahlen gegenüber tritt die Förderung des Aachener
ebiets völlig in den Hintergrund, und es ist unter diesen
mständen begreiflich, daß der Absatz der Kohle aus diesem
ebiet nach Belgien und Holland stetig zurückgegangen ist
d in dem Augenblick völlig aufhören wird, wo beide Län-
r in der Lage sein werden, den Bedarf ihrer eigenen In-
istrie zu decken.

Die Aachener Kohle, die in erster Linie zur Versorgung der
dustrie im nächstgelegenen deutschen Gebiet diente, leidet
eniger an Absatzschwierigkeiten als das Ruhrgebiet. Das
arniederliegen der Industrie im linksrheinischen Gebiet ist
cht zu verkennen, aber auf Gründe zurückzuführen, die kei-
eswegs mit dem Kohlenbergbau der Wurm zusammenhängen.
ie Zunahme der Erwerbslosigkeit wirft ein grelles Schlag-
cht auf diese Verhältnisse. Gegenüber einer Durchschnitts-
ahl von 36,5 Hauptunterstützungsempfängern auf 1000 Ein-
ohner im Regierungsbezirk Aachen deutet die Zahl von
5,3 Unterstützungsempfängern auf 1000 Einwohner im Ar-
eitsnachweisbezirk M.-Gladbach auf die geradezu katastro-
hale Lage der Industrie in diesem Gebiete hin. Diese Tat-
iche hängt aber wohl hauptsächlich mit den Valutaverhält-
issen im benachbarten Belgien und Frankreich zusammen.
Ian kann daher sehr im Zweifel darüber sein, ob ein
achen—Rhein-Kanal, der zudem im günstigsten Falle erst
ach 6 Jahren fertiggestellt sein könnte, in der Lage wäre,
ine Besserung dieser Verhältnisse herbeizuführen.

Es steht zu erwarten, daß der im Campine-Gebiet erst
n Anfang der Entwicklung begriffene Kohlenbergbau seine
örderung steigern und Antwerpen in die Lage versetzen
wird, der Seeschiffahrt Kohle als Rückfracht in großen Men-
gen anzubieten.

Der Hafen von Antwerpen hat schon jetzt mit 80% eine Tonnage-Bilanz aufzuweisen, die günstiger ist als die Bilanz irgend eines anderen europäischen Hafens. Mit der Steigerung der Kohlenausfuhr wird Antwerpen noch weiter an Anziehungskraft für die Seeschiffahrt gewinnen. Es ist sogar denkbar, daß Schiffe, die vor dem englischen Bergarbeiterstreik in großer Zahl von unseren deutschen Seehäfen an der Weser und Elbe leer nach England fahren mußten, um dort Kohlenladungen einzunehmen, in Zukunft Antwerpen anlaufen werden, um belgische Kohlen zu laden. In diesem Falle liegt die Gefahr dann sehr nahe, daß auch der Schiffsverkehr in unseren deutschen Seehäfen zum Schaden des deutschen Hinterlandes zurückgehen wird.

Durch die ungeheure Zunahme der Förderung im Holländisch-Limburger Gebiet ist aber auch mit einer zunehmenden Kohlenausfuhr nach dem Rhein zu rechnen. Die in Holland in der Ausführung begriffenen Kanalbauten für 2 000-t-Schiffe (Julianakanal, Maaskanalisierung, Kanal Moon—Nijmegen) werden ohne Zweifel, außer einer sehr wesentlich erleichterten Zufuhr holländischer Kohle nach Rotterdam, auch die Einfuhr dieser Kohle nach dem Oberrhein erleichtern. In beiden Fällen wird also in wenigen Jahren der Absatz der Kohle vom Niederrhein, der Ruhr, dem Wurm- und Saarrevier in zunehmendem Maße auf den Wettbewerb der holländischen Kohle stoßen.

Dem gesamten deutschen Kohlenbergbau und unseren Seehäfen an der Nordsee droht somit aus der Entwicklung des Kohlenbergbaues in Belgien und Holland eine ungeheure Gefahr. Diese Gefahr kann allein dadurch abgewendet werden, daß nicht etwa ein Kanal von Aachen zum Rhein, sondern daß der Hansakanal möglichst bald gebaut wird.

Mit großer Wahrscheinlichkeit ist sogar anzunehmen, daß ein Kanal von Aachen zum Rhein die Kohle aus dem holländischen Gebiet um Herleen an sich ziehen würde. In diesem Falle würde der Vorteil, den das Aachener Kohlengebiet von dem Kanal nach dem Rhein erhofft, sich in das Gegenteil verwandeln. Der Hansakanal dagegen wird die englische Kohleneinfuhr, die nach Beendigung des englischen Kohlenstreiks sicherlich wieder einsetzen wird, in wirksamster Weise bekämpfen zugunsten unserer Handelsbilanz.

Außerdem, und hierauf ist ganz besonderes Gewicht zu legen, ist eine möglichst gesteigerte Kohlenausfuhr aus unseren Nordseehäfen allein geeignet, ihre Tonnage-Bilanz, die sich im Laufe der letzten Jahre immer ungünstiger gestaltet hat, zu verbessern. Der Hansakanal muß also im Interesse unseres bedrohten Kohlenbergbaues und unserer Seehäfen gebaut werden — und zwar sobald als möglich!

Der Dortmund-Ems-Kanal

ein Grundpfeiler des deutschen Seeverkehrs.

Von Syndikus Dr. Lübbers, Emden.

Die Entwicklung des Emder Seehafenverkehrs in der Nach-
riegszeit ist ein Schulbeispiel für die enge Verbundenheit
nd Verstrickung unseres gesamten Wirtschaftsorganismus.
ur langsam und zögernd hat die Friedensarbeit der rhei-
isch-westfälischen Industrie einsetzen können und die Stö-
ungen und Unterbrechungen haben bis in die letzten Jahre
inein angehalten. Deshalb waren in der Nachkriegszeit
ie seewärtigen Beziehungen dieses wichtigsten deutschen
rbeitszentrums lange recht unsicher und der Bezug und
ersand von Gütern über die zur Verfügung stehende Was-
erstraße zur deutschen Nordsee war nur gering, wenn auch
in der Inflationszeit mit ihren künstlichen Wirtschaftserscheinungen die Außenwelt darüber vielfach getäuscht worden ist. Als in der Zeit der Ruhrbesetzung der Kohlenbergbau lahmgelegt war, und fast jede gewerbliche Tätigkeit im Industriebezirk aufhörte, wurde es auf dem Dortmund—Ems-Kanal und im Emder Hafen sehr still. Obwohl Emden als deutscher Kohlenausfuhrhafen des Industriebezirks vor dem Kriege eine namhafte Rolle gespielt hatte, drang nun auch hier die englische Kohle aus entgegengesetzter Richtung nach Deutschland ein. Während 1913 1 586 972 t Kohlen ausgeführt wurden, sind 1923 nicht weniger als 1 318 466 t



Kohlen eingeführt worden. Erst seit 1924 beginnen die Beziehungen Emdens zum Industriegebiet sich allmählich wieder normaler zu gestalten, wenn auch infolge der finanziellen Schwächung der Wirtschaft, der Erschwerung der Produktion und des Absatzes, besonders der Ausfuhr ins Ausland bis heute ein gleichwertiger Warenumschlag als in der Vorkriegszeit noch nicht erreicht worden ist. Immerhin hat der seewärtige Güterverkehr Emdens im Jahre 1925 mit 2 980 024 t in Ein- und Ausfuhr bereits wieder eine beachtenswerte Bedeutung erlangt.

Die über See ein- und abgehenden Warenmengen werden zum überwiegenden Teil auf dem Wasserwege (auf dem Dortmund—Ems-Kanal und dem Mittellandkanal) verfrachtet. Nur in der Inflationszeit hat die Eisenbahn vor dem Wasserwege einen Vorsprung gehabt.

Der seewärtige Güterverkehr Emdens und der Verkehr auf dem Dortmund—Ems-Kanal betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr
1900	168 466 t	51 010 t
1905	686 768 t	239 988 t
1910	1 463 946 t	1 136 362 t
1913	1 555 690 t	1 677 805 t
1925	1 904 470 t	1 075 554 t
1926 1. 1./31. 8.	981 034 t	1 301 896 t

davon entfielen auf

	Erz	Kohlen
1900	41 350 t	7 092 t
1905	269 181 t	160 627 t
1910	864 876 t	1 008 434 t
1913	1 239 856 t	1 586 972 t
1925	1 825 218 t	1 035 496 t
1926 1. 1./31. 8.	899 014 t	1 256 302 t

Auf dem Dortmund—Ems-Kanal wurden verfrachtet:

	kanalabwärts	kanalaufwärts	insgesamt
1900	301 593 t	292 846 t	594 439 t
1905	532 278 t	986 198 t	1 518 476 t
1910	1 397 205 t	1 765 470 t	3 162 675 t
1913	2 045 778 t	2 222 929 t	4 268 707 t
1925	3 243 103 t	2 397 034 t	5 640 137 t

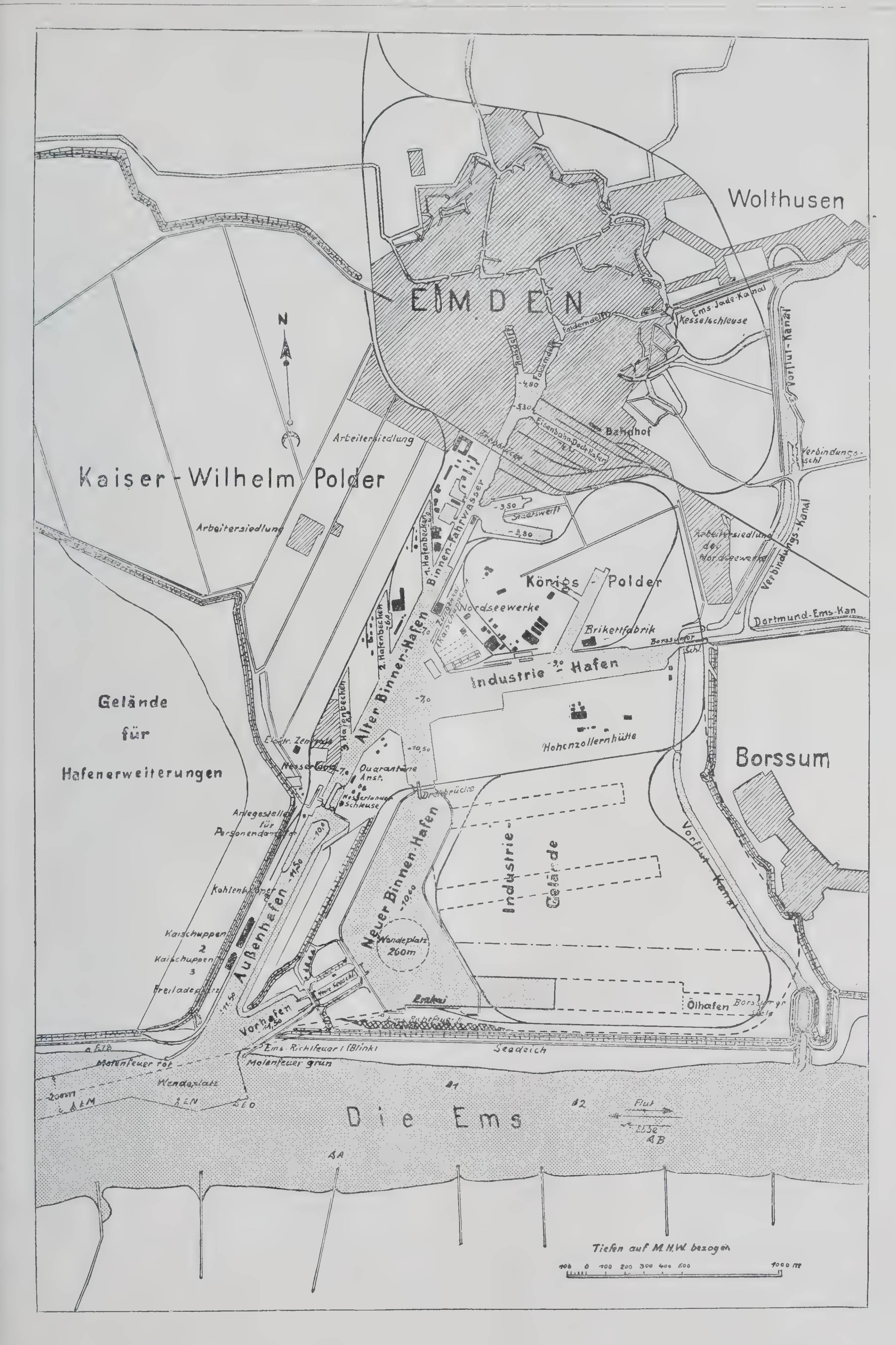
1926 1. 1./31. 8. Die Zahlenangaben liegen noch nicht vor.

Die vorstehende Statistik ergibt auf den ersten Blick, welche Bedeutung der Dortmund—Ems-Kanal als Transportweg für das rheinisch-westfälische Industriegebiet hat. In dieser Erkenntnis hat der preußische Staat als Eigentümer des Emder Hafens, um den Umschlagsbetrieb zu fördern, die Schiffahrts-Anlagen und Verladeeinrichtungen bedeutend erweitert und auf einen Stand gebracht, der Emden unter die modernsten europäischen Großschiffahrtshäfen einreiht. Außer den vorhandenen 7 Verladebrücken mit je 5—12,5 t Tragfähigkeit, sind in den Jahren an einem neuen Kai für tiefgehende Schiffe mit einer Länge von 480 m 4 Tiglerbrücken mit je 6,5 t Tragfähigkeit für den Eisenumschlag und 5 Demagbrücken mit je 15 t Tragfähigkeit für den Umschlag von Erz und Kohlen errichtet. Darüber hinaus ist das sonstige Lösch- und Ladegerät erneuert worden, indem veraltete Schwimmkräne durch neue ersetzt sind, sodaß im Emder Hafen jetzt monatlich 600 000 t und mehr Massengüter ohne Schwierigkeit umgeschlagen werden können.

Die Hafenerweiterung und die neuen Umschlagseinrichtungen haben ihre Probe bestanden während des englischen Kohlenstreiks, in dessen Verlauf bedeutende Mengen Kohlen bewältigt werden konnten. So sind im Juli 532 886 t Güter und im August 549 377 t ein- resp. ausgeführt worden, und im September dürfte die Menge nicht geringer sein.

Daraus ist zu schließen, daß der Dortmund—Ems-Kanal und sein Endpunkt an der See, Emden, den in sie gestellten Erwartungen entsprochen haben. Allerdings muß diese Wasserstraße, die bald 3 Jahrzehnte im Betrieb ist, der neueren Verkehrsentfaltung angepaßt werden. Während nämlich auf dem freien Rheinstrom wie auf anderen Flüssen die Leistungsfähigkeit der Schiffahrt durch Steigerung der Schiffsgrößen, seit der Eröffnung des Dortmund—Ems-Kanals im Jahre 1899, wesentlich hat erhöht werden können, war die Schiffahrt auf dem Kanal, was die Tragfähigkeit der Schiffe anbelangt, an eine bestimmte Grenze gebunden, und es hat sich gerade in den letzten Monaten gezeigt, daß noch bedeutend größere Gütermengen über Emden hätten geleitet werden können, wenn der Dortmund—Ems-Kanal einen stärkeren Verkehr hätte bewältigen können. Deshalb wird bereits seit mehreren Jahren von den Schiffahrtsinteressenten, den beteiligten Körperschaften und besonders auch von der Industrie im Dortmunder Revier der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals zu einem Schiffahrtsweg ersten Ranges angestrebt. Der Kanal hat bekanntlich den Zweck, Erze und andere Massengüter auf einem rein deutschen Schiffahrtswege über den Emder Hafen ins Industriegebiet zu führen und die Kohlen und Massenerzeugnisse der dortigen Industrie den Emshäfen zuzuleiten. Diesem Zweck kann diese Wasserstraße auf die Dauer nur genügen, wenn er den veränderten Verhältnissen entsprechend ausgebaut wird.

In einer kurzen Denkschrift, die von der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammer Dortmund, Emden und Münster i. W. und dem Schiffahrt-Verein für die westdeutschen Kanäle und die Weser E. V. vor kurzem herausgegeben wurde, ist der Antrag gestellt worden, den Kanal so zu erweitern, daß auf ihm 1 800 t Kähne verkehren können. Ob diese Schiffsgröße die richtige Grenze darstellt, mag hier dahingestellt bleiben, da das in Arbeit befindliche


Wolthusen
EMDEN
Ems-Jade-Kanal
Kesselschleuse
Vorflut-Kanal
Bahnhof
Verbindungs-schl
Kaiser-Wilhelm Polder
Arbeitersiedlung
Arbeitersiedlung
Binnen-Fahrwasser
Eisenbahn-Dockhafen
Arbeitersiedlung der Nordseewerke
Verbindungs-Kanal
Königs Polder
Nordseewerke
Brikettfabrik
Dortmund-Ems-Kan
Alter Binnen-Hafen
Industrie-Hafen
Gelände für Hafenerweiterungen
Hohenzollernhütte
Borssum
Quarantäne Anst.
Nesserlander Schleuse
Drehbrücke
Anlegestelle für Personendampfer
Industrie-Gelände
Neuer Binnen-Hafen
Kohlenbunker
Außenhafen
Vorflut Kanal
Kaischuppen 2
Kaischuppen 3
Freiladeplatz
Wendeplatz 260m
Ölhafen
Vorhafen
Ems-Richtfeuer I (Blink)
Seedeich
Molenfeuer rot
Molenfeuer grün
Wendeplatz
Die Ems
Flut
Ebbe
Tiefen auf M.H.W. bezogen
1000 m

Projekt des Ausbaues des Kanals in allen seinen Teilen noch nicht so weit gediehen ist, daß man endgültig darüber urteilen kann. Eins aber ist sicher: Unter allen Kanalbauprojekten, die die Oeffentlichkeit zurzeit beschäftigen, ist keines so begründet, als die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals, eines Kanals, der sich im Laufe der Jahre im Hinblick auf die im Vorstehenden skizzierte Verkehrsentwicklung bewährt hat.

Westdeutsche Wasserstraßenpolitik

Mit dem Bau des Dortmund—Ems-Kanals ist ein Gedanke verwirklicht worden, der bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts erwogen wurde, infolge der Zerrissenheit unseres Vaterlandes aber nicht eher in die Tat umgesetzt werden konnte, als unter Preußens Führung die Reichseinheit hergestellt war. Dem Grunde nach ist das Ziel, welches Friedrich dem Großen in seiner Botschaft vom 10. April 1744 an die Bevölkerung des neuerworbenen Landesteils Ostfriesland vorschwebt, bis auf den heutigen Tag als richtig anzuerkennen. Es galt und gilt, Deutschland selbst wenigstens einen Teil des Nutzens zu sichern, den Holland als Besitzer der Ausmündungen des Rheinstromes aus seinem Hinterlande zog und zieht. Demgemäß ist der Dortmund—Ems-Kanal gebaut worden, um der in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts schwer um ihre Existenz kämpfenden westfälischen Hüttenindustrie zur Wiedererlangung ihrer Wettbewerbsfähigkeit eine billige Frachtstraße zum Bezuge überseeischer Erze zu geben und dem Kohlenbergbau Westfalens eine leistungsfähige Verbindung nach einem deutschen Seehafen zu eröffnen.

Bereits in den damaligen Verhandlungen des Landtags über die Bewilligung der Mittel für den Dortmund—Ems-Kanal wurde betont, daß der Vorsprung, den England als Eisen und Stahl erzeugendes Land gegenüber Deutschland habe, weil dort Kohle und Erz zusammenlägen, in irgendwelcher Weise ausgeglichen werden müsse. — Uebrigens ist England, welches ebenso wie Deutschland Erze einführen muß, auch beim Erzbezug über See im Vorteil, weil die dortigen Hüttenwerke der Küste näher liegen und die Transportkosten für sie niedriger sind. — Man sprach sich dahin aus, „daß es das Ziel sei, mit möglichst billiger Fracht diejenigen Dinge, die zusammen verarbeitet werden sollen und die weit auseinander liegen, zueinander zu bringen, d. h. die ausländischen Erze zur deutschen Kohle". Diese Aufgabe vermochten schon in den achtziger Jahren die Eisenbahnen nicht zu erfüllen, da es unmöglich war, die Eisenbahnfrachtsätze für Erz soweit zu ermäßigen, daß die westfälischen, fern von der Küste gelegenen Hüttenwerke auf dem Eisenmarkte hätten konkurrieren können. Nicht einmal der natürliche Vorsprung der am Rhein gelegenen Hüttenwerke gegenüber den westfälischen ließ sich frachtlich einigermaßen ausgleichen, noch viel weniger die Ueberlegenheit der englischen Roheisenproduktion. Es blieb nur die Möglichkeit, auf dem Wasserwege den Ausgleich zu suchen. Der Dortmund—Ems-Kanal war das Mittel, und es wurde dieser Wasserstraße ein Profil gegeben, welches es auf Grund eingehender Kalkulationen ermöglichte, die Eisenerzeugung so zu verbilligen, daß ein Wettbewerb der Werke des Dortmunder Reviers möglich war. Seiner Aufgabe, Erz und Kohlen preiswert von und nach der Küste zu vermitteln, ist der Dortmund—Ems-Kanal die beiden ersten Jahrzehnte seines Bestehens gerecht geworden, und dem Vorhandensein dieses Schiffahrtsweges ist es in erster Linie mit zu verdanken, daß die zeitweise ernstlich in Erwägung gezogene Verlegung der westfälischen Hüttenwerke des Dortmunder Reviers an frachtlich besser gelegene Standorte verhütet worden ist und die Werke bis zum Kriege einen solchen Aufschwung nehmen konnten.

Selbstverständlich hat die künstliche Wasserstraße gegenüber der natürlichen immer gewisse Nachteile. Das Kanalprofil läßt nur Schiffsgefäße bis zu einer ganz bestimmten Größe zu, ohne daß die Unkosten, insbesondere für die Besatzung, entsprechend geringer wären, als auf den größeren Fahrzeugen welche den freien Strom benutzen. Die Rücksicht auf die Kanalböschungen verlangt eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit und die zahlreichen Schleusen, die den Abstieg vom Binnenlande zur unteren Stromstrecke der Ems vermitteln, verlängern die Reise. Außerdem werden für die Zwecke der Instandhaltung des Kanals Abgaben erhoben, die, mögen sie auch niedrig gehalten werden, für die Kanalschiffahrt ins Gewicht fallen. Diesen frachtverteuernden Faktoren gegenüber hat der abgabenfreie Strom, für den auch die Beschränkungen der Schiffahrt hinsichtlich der Fahrtgeschwindigkeit und der Aufenthalte in den Schleusen nicht bestehen, immer einen bedeutenden Vorsprung. Ein Unterschied zwischen den Erzfrachten auf dem Dortmund—Ems-Kanal von Emden nach Dortmund hat von Anfang an bestanden und ist auch von vornherein in Rechnung gezogen worden; er mag sich auf etwa 50 Pfennig für die Tonne Erz belaufen haben. Ein gewisser Ausgleich lag aber einesteils in den niedrigeren Umschlagskosten in Emden, die sich, wie dies auch heute noch der Fall ist, unter den in Rotterdam zu zahlenden hielten, sodann auch in den niedrigeren Lohnsätzen der westfälischen Werke gegenüber den am Rhein belegenen.

Die Lohnspanne ist infolge der Zwangsbewirtschaftung der Arbeitskraft inzwischen fortgefallen. Außerdem hat sich das früher erträgliche Verhältnis der Kanalfrachten zu den Rheinfrachten von Grund auf verschoben, weil die Durchschnittsgröße der Rheinschiffe von Jahr zu Jahr gewachsen ist. Während die Durchschnittsschiffsgröße für die Erz- und Kohlentransporte auf dem Rhein vor dem Kriege 800—900 t betrug, ist sie heute schon auf etwa 1 800 t gestiegen, ja es verkehren auf dem Rhein Schiffe in der Größe von 4 200 t.

Daß mit einer Steigerung der Schiffsgrößen die Frachten fallen müssen, ergibt sich aus allen einzelnen Posten der Frachtkalkulation, insbesondere aus der Besatzungsstärke der Schiffe, die die Lohnkosten bedingt. Während die Bemannung der Dortmund—Ems-Kanalkähne bei einer unveränderten Tragfähigkeit von höchstens 750 t aus einem Schiffsführer und 2 Matrosen besteht, brauchen Rheinkähne mit einer Tragfähigkeit bis zu 2 000 t, also nahezu dem dreifachen, nur eine um einen Schiffsjungen vermehrte Besatzung, der aber auch noch gespart werden kann, wenn das Schiff eine Motorankerwinde hat. Erst Schiffe von mehr als 2 000 t Tragfähigkeit müssen einen dritten Matrosen an Bord haben.

Während also die Rheinfracht von Rotterdam zu den rheinischen Hüttenwerken die eingetretene Teuerung nicht nur nicht mitgemacht hat, sondern sogar unter den früheren Stand zurückging und auch zurückgehen konnte, hat die Erzfracht Emden—Dortmund infolge des fehlenden Größenausgleichs der Schiffe sich der Teuerung nicht entziehen können. Daß die entstandene Vergrößerung des Frachtunterschieds wesentlich dazu beiträgt, die westfälischen Hüttenwerke gegenüber den Rheinwerken, die selbst den internationalen Wettbewerb unter dem Druck der Reparationslasten ohne durchgreifende Rationalisierungsmaßnahmen geglaubt haben, nicht bestehen zu können, wettbewerbsunfähig zu machen, braucht wohl nicht näher dargetan zu werden. Verkümmert

die Hüttenindustrie des Dortmunder Reviers mit ihren riesigen volkswirtschaftlichen Werten, dann müssen Charakter und Bedeutung der betroffenen Kommunen zwangsläufig verändert und zerstört werden, und eine noch stärkere Zusammenballung der Industrie am Rhein mit allen ihren Schattenseiten wird die Folge sein.

Der einzige Weg, dem Stillstand und Rückgang der westfälischen Erzverhüttung zu begegnen, ist der Ausbau des der Verkehrsentwicklung nicht mehr entsprechenden kürzeren Großschiffahrtsweges zur Küste, d. h. des Dortmund—Ems-Kanals.

Es könnte die Frage aufgeworfen werden, ob dadurch Abhilfe zu schaffen wäre, daß die schon bestehende Verbindung zwischen Dortmund und dem Rhein—Herne-Kanal auf die Abmessungen des letzteren gebracht wird. Dies könnte wohl nur als halbe Maßnahme angesehen werden, denn einerseits ist auch auf dem Rhein—Herne-Kanal nicht der Verkehr mit den größeren Rheinkähnen möglich, andererseits aber, und das ist das wesentlichste: wenn der Dortmund—Ems-Kanal nicht ausgebaut wird, fehlt wie in früheren Zeiten die kurze leistungsfähige Verbindung mit einem deutschen Seehafen. Die Werke wären wieder in vollem Maße abhängig von dem holländischen Hafen Rotterdam, ein Mißstand, der sich für die weiter vom Rhein belegene Industrie, namentlich in Zeiten für die Schiffahrt günstiger Frachtenkonjunktur, zu einem unerträglichen Drucke steigern kann. Was hinsichtlich der Frachtbelastung der Erztransporte gilt, trifft auch für die Verfrachtung der Ausfuhrkohle zu, für die der Dortmund—Ems-Kanal und die Anlagen in Emden, wie in der Einleitung schon angedeutet, mit in erster Linie geschaffen worden sind. Natürlich darf auch nicht vergessen werden, daß das seit dem 18. Jahrhundert von Preußen bekundete Bestreben, den seewärtigen Verkehr Westfalens über die Ems zu leiten, ein unrühmliches Ende fände, wenn der Dortmund—Ems-Kanal aufhören müßte, ein vollwertiger Verkehrsweg zu sein. Emden hat sich als Seehafen für sein natürliches Hinterland im Verkehr mit Massengut bewährt. Wird der Dortmund—Ems-Kanal nicht ausgebaut, erhält das Kanalprofil nicht solche Abmessungen, daß, was von Anfang an Zweck und Ziel gewesen sind, der Wettbewerb mit der ausländischen Rheinmündung möglich ist, so sind die in dem Kanalbau und im Emder Hafen angelegten Summen verloren. Die Ausschaltung des Dortmund—Ems-Kanals und des Emder Hafens, d. h. das Fehlen einer den veränderten Verhältnissen entsprechenden Verbindung vom westfälischen Industriegebiet zu dem deutschen Nordseehafen Emden, würde nicht im volkswirtschaftlichen Interesse liegen, zumal da unvorhergesehene politische Verwicklungen entstehen können, die das Vorhandensein einer ganz im Inlande verlaufenden Verbindung mit dem nächsten deutschen Hafen als notwendig erscheinen lassen.

Die Gründe, die s. Zt. für die Schaffung eines Wasserweges von Dortmund nach dem deutschen Seehafen Emden maßgebend waren, treffen heute in gleichem Maße für den weiteren Ausbau dieser Wasserstraße zu. Die Konkurrenzfähigkeit der westfälischen Hüttenindustrie hängt ab von der Leistungsfähigkeit ihrer Wasserstraße, d. h. von der Verbilligung ihrer Frachtkosten in dem Umfange, wie ihn die rheinischen Betriebe durch die Steigerung der Schiffsgrößen erzielt haben.

Hierin liegt auch bereits die Beantwortung der Frage, welche Abmessungen der Dortmund—Ems-Kanal erhalten muß. Maßgebend wird der Teil der Frachtenspanne zwischen der Relation Emden—Dortmund und Rotterdam—Ruhr sein müssen, der nicht durch besondere Faktoren der Kalkulation, wie z. B. niedrigere Umschlagsätze in Emden gegen Rotterdam, sowie die Differenzierung der Lohnhöhe in Westfalen gegenüber dem Rheinland ausgeglichen werden kann.

Die Dringlichkeit der Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals wird noch erhöht, weil vom Mittellandkanal, zumal nach Fertigstellung der Verbindung zur Elbe und Vollendung der Arbeiten an der Weser zwischen Bremen und Minden, sowie von Minden an stromaufwärts, ferner vom Lippe-Seiten-Kanal (Wesel—Datteln und Datteln—Lippstadt) in absehbarer Zeit auf der Dortmund—Ems-Kanalstrecke Bergeshövede/Dortmund ein ganz erheblicher Verkehrszuwachs zu erwarten ist.

Daß beim Verkehr zwischen Westfalen und dem Seehafen Emden der gesamte Transportertrag der deutschen Arbeit verbleibt, während aus dem Verkehr über Rotterdam das Ausland den Hauptnutzen zieht, kann nicht oft genug betont werden. Zieht man noch in Erwägung, daß der Dortmund—Ems-Kanal kraft der gemachten Erfahrungen volle Gewähr dafür bietet, daß die für die vorzunehmende Erweiterung bereitzustellenden Mittel nutzbringend angelegt werden, während man bei den meisten neuen Projekten hinsichtlich der Verkehrsmöglichkeiten auf mehr oder weniger unsichere Annahmen angewiesen ist, dann kann kein Zweifel darüber bestehen, daß gegenüber anderen größeren Kanalbauprojekten dem Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals eine besondere Bedeutung zukommt.

Die Verständigung zwischen Reich und den Ländern über die Vollendung des Mittelland-Kanals

Von Geh. Baurat M. Contag, Berlin-Friedenau.

Die kurze Notiz im Heft 8 dieser Zeitschrift über die Vollendung des Mittellandkanals bietet Anlaß, die hocherfreuliche Tatsache einer Verständigung des Reiches und der beteiligten Länder über die Weiterführung des Mittelland-Kanal-Unternehmens in ihren Einzelheiten darzulegen. Hierbei erscheint es zum besseren Verständnis der Verhältnisse erwünscht, auf die Vorgeschichte des Mittelland-Kanal-Projektes in aller Kürze zurückzugreifen. Als an der Jahrhundertwende die Vorlage über den Bau des Mittelland-Kanals von der preußischen Volksvertretung abgelehnt wurde, sprach der Minister von Thielen das bekannte Wort: „Gebaut wird doch!" und jetzt nach einem Vierteljahrhundert soll dieses Wort zur Tat werden. Im Jahre 1905 gelang es dem Minister Budde, das Projekt eines Rhein—Weser-Kanals bis Hannover im Landtag genehmigt zu erhalten. Mit dem Bau wurde sofort begonnen. Der Kanal einschließlich der Weser-Ueberbrückung war auch beim Ausbruch des Weltkrieges nahezu fertiggestellt, sodaß die Strecke Rhein—Hannover im 2. Kriegsjahr in Betrieb genommen werden konnte. Die so dringend erforderliche Weiterführung des Kanals bis zur Elbe war aber damals unmöglich, zumal auch die Linienführung noch garnicht feststand. Bekannt sind die Kämpfe, welche damals jahrelang um diese Linienführung getobt haben. Der ursprünglichen „Nord-Linie", welche die kürzeste und billigste Verbindung durch den Drömling mit der Elbe bei Heinrichsberg bildet

und Stichkanäle nach Hildesheim, Peine und Braunschweig vorgesehen hatte, wurde von mitteldeutschen Interessenten unter Führung der Handelskammern von Bremen, Braunschweig, Halle und Leipzig die sogenannte „Süd-Linie“ entgegengestellt. Diese sollte unter gleichzeitiger Kanalisierung der Saale das mitteldeutsche Industriegebiet bis nach Leipzig hin erschließen und oberhalb Magdeburg in die Elbe münden. Die unter Führung des verstorbenen Geh. Reg. Rat Dr. Stegemann gebildete „Vereinigung zur Förderung der Südlinie“ scheute keine Opfer, um ihr Ziel zu erreichen. Es wurden außer den wirtschaftlichen Untersuchungen auch technische Vorarbeiten gemacht, sowohl für die Hauptlinie, als auch für die Kanalisierung der Saale, für Anschlußkanäle nach Leipzig und Staßfurt/Leopoldshall und für einen Umgehungskanal bei Magdeburg. Zu diesen Bestrebungen stellten sich aber die Handelskammern von Magdeburg und Berlin in scharfen Gegensatz und veranlaßten 1918 den Professor Franzius-Hannover zur Ausarbeitung einer vermittelnden Linienführung. Diese führte von Misburg nach Peine, verkürzte dadurch den Hildesheimer Stichkanal und näherte sich Braunschweig, schwenkte dann aber nordwärts, um über Oebisfelde und Neuhaldensleben nicht nur bis zur Elbe zu gelangen, sondern unter Ueberbrückung dieses Stromes unmittelbar in das märkische Wasserstraßennetz zu münden. Der Abstieg zur Elbe sollte durch ein Schiffshebewerk bei Rothensee erfolgen. Diese „Mittel-Linie“ ist aber nur möglich, bei einer 59 km langen auf + 65 NN liegenden Scheitelhaltung mit künstlicher Speisung durch Pumpwerke an den beiden Schleusen. Auch bedingt sie einen 43 km langen Stichkanal nach Staßfurt und weiter zur Saale.

Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges und die sich daran anschließende Staatsumwälzung wurde die Vollendung des Mittellandkanals ernstlich bedroht. Es war das besondere Verdienst des verstorbenen Ministerialdirektors Dr. Sympher, daß von dem neugebildeten Reichsverkehrsministerium die Weiterführung des Mittellandkanals durch Verhandlungen mit den beteiligten Ländern energisch verfolgt wurde. Um dem Streit über die Linienführung ein Ende zu machen, entschloß sich Preußen zu dem Gesetz vom 4. 12. 1920. Diesem wurde allerdings die Mittellinie zu Grunde gelegt, jedoch ohne den unwirtschaftlichen Stichkanal nach Staßfurt. Statt seiner sollte das mitteldeutsche Industriegebiet durch den Ausbau der Saale mit Stichkanälen nach Staßfurt/Leopoldshall und nach Leipzig Anschluß an den Hauptkanal bei Magdeburg erhalten. Die bald darauf einsetzende Inflation brachte alle Verhandlungen zum Stocken und nur der Stichkanal nach Hildesheim wurde von Preußen als Notstandsarbeit in Angriff genommen. Indessen war eine gewisse Verständigung über die Verteilung der Kosten zwischen dem Reich und den Ländern erzielt worden. Der 1924 gemachte Vorschlag, den Hauptkanal unter Bildung einer Aktiengesellschaft mit Zuhilfenahme einer Auslandsanleihe zu vollenden und zu betreiben, scheiterte, zumal die Länder Braunschweig, Anhalt und Sachsen an dem gleichzeitigen Ausbau der Saale, des sogenannten „Südflügels“ festhielten. Diese machten im Herbst 1925 den vermittelnden Vorschlag, gleichzeitig mit dem Hauptkanal die Anschlußkanäle nach Staßfurt und Leipzig für 1 000 t Schiffe auszubauen und den Ausbau der unterhalb Halle schon jetzt für 400 t Schiffe benutzbaren Saale, in einem zweiten Bauabschnitt vorzunehmen. Die weitersteigende Not und Arbeitslosigkeit hat schließlich dazu geführt, daß das Reich sich entschloß, den ganzen Kanalbau ohne Auslandsanleihe durchzuführen, wenn die Länder sich an dem Gesamtbaukosten mit einem Drittel beteiligten.

Auf dieser Grundlage ist dann am 26. Juli d. Js. erfreulicher Weise der ungemein wichtige Vertrag zwischen dem Reich und den Ländern zustande gekommen, der nunmehr die praktische Inangriffnahme des Baues, sowohl am Hauptkanal als auch am Südflügel, möglich macht.

Nach diesem Vertrage verpflichtet sich in § 1 das Reich, den Mittellandkanal nach einem Abkommen vom 16. 11. 1920, sowie nach den Beschlüssen der Preußischen Landesversammlung vom 4. 12. 1920 baldigst auszuführen, sobald die Finanzlage des Reiches dazu die Möglichkeit bietet. In § 2 des Vertrages werden die gesamten Arbeiten dem Umfang nach näher festgesetzt und zwar gehören jetzt zu dem Mittellandkanal im Sinne des § 1:

I. Der Weser—Elbe-Kanal und zwar:
a) der Hauptkanal von Hannover (Misburg) über Oebisfelde bis Burg mit der Elbüberbrückung,
b) der Zweigkanal nach Hildesheim,
c) der Zweigkanal nach Braunschweig,
d) der Elbabstieg bei Rothensee,
e) der Kanal zum Hafen Rothensee,
f) die Elbverbindung bis Niegripp,
g) sonstige Nebenanlagen der Entwürfe a—f.

II. der Anschluß nach Leipzig (Südflügel) und zwar:
a) die Elberegulierung von der Saalemündung bis Prester,
b) der Umgehungskanal bei Magdeburg (Prester—Herrenkrug),
c) die Elberegulierung von Herrenkrug bis Niegripp,
d) die Beteiligung an den Saaletalsperren,
e) die Kanalisierung der Saale von der Mündung bis Bernburg,
f) desgleichen von Bernburg bis Kreypau,
g) der Elster—Saale-Kanal bis Leipzig.

III. Der Anschluß von Bernburg bis Staßfurt-Leopoldshall.

IV. der Ausbau des Ihle- und Plauer Kanals.

V. der Ausbau des Oder—Spree-Kanals.

Nach § 3 sind die Baukosten des im § 2 beschriebenen Mittellandkanalunternehmens vom Reich mit $^{2}/_{3}$ und von den mitbeteiligten Ländern mit $^{1}/_{3}$ zu tragen; nur die Kosten des Oder—Spree-Kanals trägt Preußen allein.

Von dem Länderdrittel des Weser—Elbe-Kanals mit seinen Anschlüssen übernehmen:

Preußen	807 Anteile	
Sachsen	115 „	
Braunschweig	48 „	
Anhalt	25 „	
Thüringen	5 „	(vorbehalten)
zus.:	1000 Anteile.	

Die nach Vorkriegspreisen am 4. 12. 1920 aufgestellten Kostenanschläge ergeben folgendes Bild:

a) für die Herstellung des Hauptkanals von Misburg bis Burg mit seinen Nebenanlagen	242 800 000 RM.
b) für die Verbindung des Hauptkanals mit dem Wirtschaftsgebiet der Oberen Saale	100 000 000 RM.
zus.:	342 800 000 RM.

Hierzu treten noch die Kosten

1. für den Ausbau des Ihle- und Plauer Kanals mit	25 240 000 RM.
2. für den Ausbau des Oder—Spree-Kanals mit	18 000 000 RM.
3. für Verbesserungen d. Landeskultur mit	10 000 000 RM.
4. für den Erwerb von Grundstücken	10 000 000 RM.
5. für die Beteiligung an den Harz- und Saaletalsperren mit	30 000 000 RM.
mithin Gesamtkosten:	436 040 000 RM.

Die Vertragsparagraphen — § 4 bis § 8 — regeln das Verhältnis des Reiches und der Länder in finanzieller Bezie-

lung, insbesondere bestimmt der § 6, daß die Bauten möglichst benutzt werden sollen, um Erwerbslose zu beschäftigen. Nach § 9 bleibt dem Lande Thüringen der Beitritt zum Vertrage offen, wenn es 5 Anteile des Länderdrittels übernimmt.

An der Zustimmung der Volksvertretungen zu diesem zwischen dem Reich und den Staatsregierungen abgeschlossenen Vertrag ist nicht zu zweifeln. Seitens Braunschweig und Anhalt ist dieselbe bereits erfolgt. Gelingt es, das vorstehend gekennzeichnete, großzügige Bauprogramm der Reichsregierung mit Zustimmung der Länder im nächsten Jahrzehnt zur Durchführung zu bringen, so wird eine ausgedehnte Bautätigkeit das deutsche Wirtschaftsleben befruchten, handelt es sich doch um Bausummen, die eine halbe Milliarde übersteigen werden. Ueberdies wird das deutsche Wasserstraßennetz eine Vervollständigung erfahren, wie sie in den Kreisen der Binnenschiffahrt bei der derzeitigen Finanzlage des Reiches kaum erhofft werden konnte.

Dem Vernehmen nach wird alsbald in Bernburg ein neues Kanalbauamt eingerichtet werden, für welches die Stadt die Räumlichkeiten zur Verfügung stellt und es sollen die Arbeitsdispositionen überall so getroffen werden, daß in großem Umfang mit der Beschäftigung Erwerbsloser noch in diesem Winter gerechnet werden kann.

Der Kampf um das Seehafengebiet zwischen den deutschen und den belgisch-holländischen Häfen

Ein Beitrag zur Frage des Hansakanals.

Von Dr. Lui Koester, Hamburg.

Die günstige geographische Lage der belgisch-holländischen Häfen Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam fast an der Mündung des Rheins, der größten wasserreichsten und daher auch leistungsfähigsten deutschen Binnenwasserstraße und im Verhältnis zu dem industriereichen Süd- und Westdeutschland hatte von jeher den großen Vorteil, daß sie sich, wenn auch nicht als Märkte, so doch als Speditionsplätze in die deutsche Ein- und Ausfuhr einschieben konnten. Dadurch kamen sie in den Genuß von Verdiensten, die recht erheblich waren und, wenn sie im Lande geblieben wären, einen bedeutenden Teil des deutschen Volkseinkommens ausgemacht haben würden.

Diese natürliche gewaltige Ueberlegenheit im Vergleich zu den deutschen Nordseehäfen wurde bis zum Kriege noch verstärkt durch Maßnahmen beider Länder zugunsten ihrer Häfen. Zunächst in Form von Staatsunterstützungen zur Vervollkommnung der Hafeneinrichtungen und zur Verbesserung des Fahrwassers wandte der belgische Staat bis 1912 für Antwerpen 325 Mill. Fr. auf, zu denen kurz vor Kriegsausbruch noch 120 Mill. Fr. treten sollten, wobei auf Verzinsung und Tilgung verzichtet wurde. Dazu kamen noch 131 Mill. Fr. seitens der Stadt Antwerpen, die sich mit 3% begnügte. Aehnlich war es in Rotterdam. Die beiden deutschen Häfen Bremen und Hamburg waren als Stadtstaaten demgegenüber auf sich selbst angewiesen, und wenn sie auch für ihre Häfen, deren Verkehrsanlagen und mangelhafteren Zufahrtsstraßen enorme Summen aufgewendet haben — Bremen rd. 250 Millionen M., Hamburg noch viel mehr —, so erforderten doch einmal die als Zufahrtsstraßen in Betracht kommenden Binnenwasserstraßen — die wenig leistungsfähige Weser und die zwar bessere, aber doch weit hinter dem Rhein zurückstehende Elbe — sehr beträchtliche Aufwendungen, ohne sie dadurch zu erstklassigen Binnenschiffahrtswegen zu machen; zum zweiten aber wurden beide Ströme — insbesondere die Weser — von den übrigen an ihnen liegenden deutschen Hoheitsstaaten recht stiefmütterlich behandelt.

Von ebenso großem Einfluß zugunsten der ausländischen Wettbewerbshäfen waren aber die tarifarischen Maßnahmen der Eisenbahnpolitik ihrer Länder, die die diesen Häfen so wertvollen Leistungen des Rheins als Zubringer und Abholer von Ueberseegütern noch um das Vielfache verstärkten. In Verbindung mit der breiten Grundlage, die der von Anfang an mustergültig aufgebaute belgische Staffeltarif im Laufe der Zeit bekam, wurde schon in den 60er Jahren — in denen die Kohle im allgemeinen nur bis zu 75 km auf den Schienen ging — besonders für den Durchgangsverkehr, der zu 82% vom deutschen Hinterlande gespeist wurde, das bekannte Transitbaremsystem[1]) geschaffen. Der Erfolg war unverkennbar, die bald eintretende Verschiebung des Verkehrs über Antwerpen nahm aber noch stark zu, als diese eigenartige, ursprünglich nur für das deutsche Seehafengebiet geltende Tarifbildung in konsequenter Durchführung des Wettbewerbsgedankens seit 1898 auf das ganze deutsche Bahnnetz ausgedehnt wurde. Die belgische Maßnahme bedeutete, daß ein Ort mit gleicher Entfernung von Antwerpen und Hamburg eine verkehrstechnische kilometrische Annäherung an den ersteren Hafen um 70—80 km erfuhr, was natürlich in einem sehr ins Gewicht fallenden Minderfrachtpreis zum Ausdruck kam. Holland übernahm dieses System bald, wenn auch mit etwas geringeren Ermäßigungen, dehnte es bereits 1883 auf Güter aus ganz Deutschland aus und fügte den übernommenen Durchgangsfrachtsätzen noch Rückvergütungen — an die Aufgabe bestimmter jährlicher Gütermengen gebunden — hinzu. Durch diese Frachtvergünstigungen gestalteten sich für die ausländischen Häfen die Kosten des Binnentransportes so vorteilhaft, daß sich ihr Einflußgebiet sowohl nach Süd- und Mittel-, wie auch nach Westdeutschland bis tief in das Ruhrrevier, also weit in das eigentliche Seehafengebiet der deutschen Nordseehäfen ausdehnte! Während nämlich die grundsätzliche kilometrische Vorzugseinflußzone der belgisch-holländischen Häfen in ihrer Grenze nach Osten etwa mitten zwischen Rhein und Weser verläuft, wurde deren tatsächliches Seehafengebiet bis zur Schnittlinie Münster-Oelde-Salzkotten-Brilon-Wald-Marburg vorgeschoben!

Die deutsche Seehafentarifpolitik hat naturgemäß, begünstigt durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen und den Uebergang zum Schutzzoll, verschiedentlich versucht, diesen ausländischen Maßnahmen entgegen zu wirken im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen. So Ende der 80er Jahre schon durch Seehafentarife für Ausfuhrstückgüter; später durch Ausdehnung der Ermäßigungen dieser Tarife auf 5-t-Sendungen für bestimmte Güter aus Rheinland-Westfalen, wobei aber der wünschenswerte Ausbau dieses Systems an der in steigendem Maße

[1]) Die übliche Güterklassifikation mit ihrer Spannung der Frachtsätze zwischen hoch- und minderwertigen Gütern fiel hier fort, vor allem aber wurden Stückgut und die sog. 5-t-Ladungen begünstigt.


ÜBERSICHTSKARTE
des
GÜTERVERKEHRS und der WASSERSTRASSEN
NORDWESTDEUTSCHLANDS
mit den Anschlüssen nach Holland und Belgien
OST-SEE
MECKLB.-BUCHT
NORD-SEE
KIEL
KAISER-WILHELM-KANAL
LÜBECK
HAMBURG
ELBE
BERLIN
NORD-SÜD KANAL
HANNOVER
WESER
BREMERHVN
GEESTEMÜNDE
BREMEN
HANSA-KANAL
MITTELLAND-KANAL
KÜSTEN-KANAL
EMDEN
DORTMUND-EMS-KANAL
MÜNSTER
HANDELS-KAMMER-BEZIRKE
DORTMUND
BOCHUM
ESSEN
DUISBURG
KÖLN
HOLLAND
ZUIDER-SEE
AMSTERDAM
ROTTERDAM
RHEIN
MAAS
RHEIN-MAAS-SCHELDE-KANAL
ANTWERPEN
BRÜSSEL
BELGIEN
WERRA-MAIN-KANAL
Binnensch.-Verk.
Seeverkehr
Eisenb.-Verk.
Empfang
Versand
See-Verkehr
Eisenb.-Verk.
Binnensch.-Verk.
— MASSTAB —
FÜR DIE DURCHM. DER KREISE
x 1000 t

erfolgenden Benutzung von Wagen größerer Ladefähigkeit scheiterte. Schließlich durch Erleichterungen bei Sammelladungen verschiedener Warengattungen zu ermäßigten Sätzen und Einbeziehung immer weiterer Güter in die Tarife unter Einschränkung des Stückgutverkehrs. Zweck und Ziel der ausgesprochenen Wettbewerbstarife war nun, die vorhandenen Entfernungsunterschiede auf der Bahn zugunsten der deutschen Häfen auszugleichen, d. h. deren Wettbewerb bis zu einem bestimmten Punkte vorzutragen. Erreicht wurde das aber nur unvollkommen. Und zwar aus verschiedenen Gründen. Zunächst war die deutsche Politik nicht einheitlich, so wirkten besonders Maßnahmen der süddeutschen einzelstaatlichen Tarifhoheit oft für unsere Häfen verkehrsentziehend, denn die ihnen z. B. von Bayern gemachten Zugeständnisse, die ihnen erst die Teilnahme am norddeutschen Donauumschlag ermöglichte, wurde auch den ausländischen Häfen zugestanden. Sodann wurden bei der Tarifbildung — mit zwei Ausnahmen — für die deutschen Häfen entgegen ihren Wünschen nicht die Transportkosten nach den Wettbewerbshäfen unter Benutzung des Rheins, sondern die der Schiene zugrunde gelegt. Die Folge war deshalb nur eine Abschwächung, nicht aber ein voller Ausgleich des Frachtvorsprungs der letzteren. Obgleich gegenüber dem ausgebildeten Ausfuhrtarifsystem, das vor allem den industriellen Interessen diente, die vorwiegend zugunsten der Seehäfen geschaffenen Einfuhrvergünstigungen stark zurücktraten, zeigte sich seltsamerweise gerade bei diesen der größte Erfolg. So läßt sich z. B. der ursächliche Zusammenhang zwischen dem 1890 eingeführten Baumwolltarif und der nachfolgenden Verkehrsentwicklung — und zwar hier ohne jede andere Einwirkung — in der sehr starken relativen Zunahme des Verkehrs über die Weser- und Elbehäfen und der Verringerung des ausländischen Bahnempfanges bis zum letzten Vorkriegsjahr einwandsfrei statistisch nachweisen. Aehnlich günstig wirkte der 1911 eingeführte Tarif für Kupfer und schon lange vorher der 1886—1887 für Bremen ermäßigte Petroleumtarif. Ein Beweis, daß die Wahl des binnenländischen Verkehrsweges erheblich von den Transportkosten abhängt, während die Seefrachten die Tendenz zum Ausgleich bei solchen Entfernungsunterschieden, wie sie hier nach den ausländischen Häfen einerseits und den deutschen andererseits in Betracht kommen, haben.

Der grundlegende Unterschied zwischen der beiderseitigen Seehafentarifpolitik in der Vorkriegszeit war also der, daß die belgisch-holländische allgemein wirkte und dadurch den Wettbewerb ihrer Häfen weit in das eigentliche Einflußgebiet der deutschen vortrug, während die deutsche sich auf bestimmte Güter beschränkte, andere Güter aber infolge der größeren geographischen Entfernung umso schlechter stellte. So war z. B. die Ruhrkohle in Bremen, wo sie vor dem Kriege den Bedarf zu sechs Siebentel gegen nur ein Siebentel englischer deckte, wettbewerbsfähig, in Hamburg aber schon nicht mehr, denn dort betrug der Satz für letztere zwei Drittel.

Seit Kriegsende hat sich nun leider die Lage noch erheblich mehr zu Ungunsten der deutschen Häfen verschoben! Schon 1924 wurde Hamburg, bis dahin der unbestritten größte Hafen des europäischen Kontinents, von Antwerpen überflügelt, und im vergangenen Jahre behauptete sich dieser belgische Hafen nicht nur an erster Stelle, sondern auch Rotterdam schob sich vor Hamburg und drängte es an den dritten Platz!

Für die Zukunft drohen nun den deutschen Nordseehäfen weitere schwere Gefahren! Der bisher ausgebaute und 1916 in Betrieb genommene Rhein—Herne-Kanal hat sich bereits für die belgisch-holländischen Häfen als starker Zubringer aus Westfalen erwiesen, der Kanal Datteln—Wesel wird das nach seinem bevorstehenden Ausbau noch in erhöhtem Maße tun. Im gleichen Sinne werden die im Bau befindlichen und geplanten Wasserstraßen im Süden und Westen — Donau—Main-Kanal, Neckar-Kanalisierung, Lippe-Seitenkanal usw. — wirken. Der im „Frieden" von Versailles verlangte Bau des Rhein—Maas—Schelde-Kanals als erstklassigen Schiffahrtsweg und der Plan des Baues des Moerdyk-Kanals stellen ferner Projekte dar, die eine gewaltige verkehrstechnische Entfernungsverkürzung für die Häfen an der Rheinmündung bedeuten!

Abhilfe durch die Reichsbahn zu erwarten, das wäre m. E. schon nach den Erfahrungen, die in dem jahrzehntelangen Kampf um das Seehafengebiet unter den viel günstigeren Bedingungen der Vorkriegszeit gemacht worden sind, völlig unberechtigt optimistisch! Bei doch hoffentlich in absehbarer Zeit wiederkehrenden normalen Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen wird sich zunächst die früher stets zu verzeichnende Ueberlastung der Bahn im Ruhrgebiet, gekennzeichnet u. a. durch den chronischen Wagenmangel, sofort wieder zeigen. Eine neue Bahnlinie oder gar eine — besonders von Interessentenkreisen der Elektrizitätsindustrie so warm empfohlene — Massengüterbahn würde bei der jetzt bereits so engen Besiedlung gerade des Ruhrgebietes schon an der Raumfrage scheitern, besonders wegen der notwendigen Bahnhofserweiterungen oder Neubauten, wenn solche Pläne auch wirklich auf freier Strecke durchführbar wären, ganz abgesehen von der Unwirtschaftlichkeit und der Unmöglichkeit tarifarischer Bevorzugung! Und sonstige Tarifermäßigungen? Bei dem 1924 eingeführten Kohlentarif allein hat die Reichsbahn[2]) jährlich einen Ausfall von rd. 4¾ Millionen M., ein klarer Beweis, daß dieser Tarif durchaus unwirtschaftlich ist, wie m. E. überhaupt eine Ablenkung des Kohlenverkehrs von der Bahn auf den Wasserweg im ureigendsten Interesse der Bahn selbst läge! M. E. ist an eine sowohl für den Ruhrbergbau erforderliche wie von den Hansestädten dringend gewünschte Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kohle im Küstengebiet der deutschen Nordseebucht und an der westlichen Ostsee durch verbilligte Bahntarife auf lange Zeit nicht zu denken! Denn außer dem obigen Beispiel spricht recht vieles dagegen: die große Belastung der Reichsbahn durch das Dawesgutachten vor allem; dann die bisherige, höchst seltsame Tarifpolitik der Reichsbahn, die direkt vor Wiedergewinnung unserer bis dahin durch den Friedensvertrag beschränkten Tarifhoheit im Januar 1925 acht Seehafenausnahmetarife im Dezember 1924 an Belgien und vom Beginn 1925 sogar noch an Holland — also gerade den ausländischen Wettbewerbshäfen! — bewilligte; ferner die Unmöglichkeit, ohne eine allgemeine Tarifsenkung neue Ausnahmetarife oder Herabsetzung der bestehenden zu bewilligen; schließlich die Tatsache, daß Belgien wie Holland sicherlich jede deutsche Tarifmaßnahme mit ebenso weitgehenden oder noch weitergehenden beantworten würden, wie sie das bis zum Kriege stets getan haben!

Wie die Dinge nun einmal tatsächlich liegen, gibt es nur ein Mittel, um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg und damit zugleich die der Ruhrorter Kohle im Küstengebiet und zur Ausfuhr ausreichend zu stärken; den Bau einer kurzen, billigen und leistungsfähigen Wasserstraße

[2]) Reichsbahndirektor Dr. Spieß-Berlin in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", April 1926.

zwischen den beiden Wirtschaftsgebieten! Dafür liegt im Hansakanal, auf den hier im einzelnen einzugehen nicht mehr nötig ist, ein verkehrstechnisch und wirtschaftlich einwandfreies Projekt vor mit günstigster Linienführung. Die durch diesen Kanal künstlich durch seine Frachten herbeigeführte Entfernungsverkürzung würde Bremen dem Ruhrgebiet auf fast dieselbe Entfernung nähern, die die belgisch-holländischen Häfen von dort haben, die Entfernung nach Hamburg würde auf etwa die Hälfte vermindert und Lübeck gewänne 250 km! Die Frachtersparnis beliefe sich der Bahn gegenüber auf 46% bei Steinkohle und auf 52% bei Eisen, den bestehenden oder im Bau befindlichen Wasserstraßen gegenüber (Mittellandkanal und dann Weser bezw. Elbe) auf immer noch 23% und 21%. Für den Verkehr der beiden deutschen Häfen von und nach Westen käme tarifarisch Münster an den Platz von Minden, Osnabrück an den von Nienburg an der Weser und die Gegend von Essen bis Herne in die von Bevergern bis Bramsche zu liegen.

Da der Bau des Kanals nachgewiesenermaßen auch durchaus wirtschaftlich ist, wäre es sehr zu wünschen, daß er endlich im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogrammes — denn er bietet auch Gelegenheit zur Beschäftigung vieler Arbeitsloser — in Angriff genommen würde. Sache aller an diesem Projekt wirtschaftlich interessierten Kreise ist es m. E., mit allem Nachdruck an maßgebender Stelle dafür einzutreten, nicht aus privatwirtschaftlichem Egoismus, sondern aus den hier dargelegten und noch vielen anderen volkswirtschaftlichen und durchschlagenden Gründen, deren Erörterung in diesem Zusammenhang zu weit führen würde.

Die Wasserstraße Weser-Werra-Main-Donau

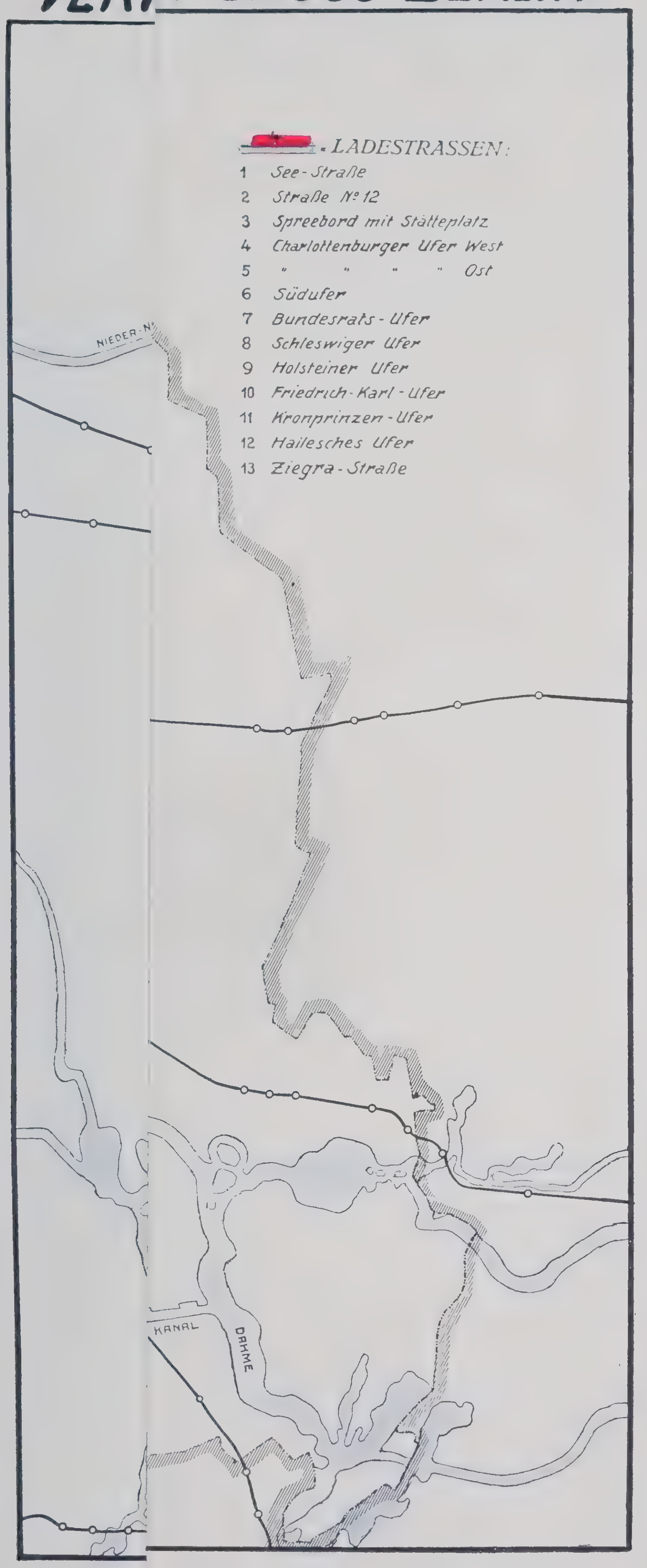
Von Geh. Oberbaurat A. Brandt, Berlin-Südende.

Von einem Netz der deutschen Binnenwasserstraßen als etwas Bestehendem zu sprechen, war noch vor wenigen Jahrzehnten eine liebenswürdige Uebertreibung, denn nur von der Elbe ostwärts bestanden netzartige Zusammenhänge, dazu noch meist unzureichender Art, zwischen den einzelnen Strömen, im Westen fehlten die Bindeglieder zwischen Rhein, Ems, Weser und Elbe und auch die ältere Verbindung zwischen Rhein, Main und Donau, der Ludwigskanal, besaß keine Verkehrsbedeutung mehr. Inzwischen waren nun schon vor dem Weltkrieg mindestens in Norddeutschland, besonders durch das Vorgehen Preußens, einzelne Lücken des Netzes geschlossen und unzureichende Wasserwege verbessert worden, und neuerdings verdankt auch Süddeutschland dem mit der Fürsorge für die Wasserstraßen neu betrauten Reich den Beginn des Ausbaus seiner Ströme und Kanäle im Neckar- und Main—Donau-Gebiet. Selbst die im Krieg so überaus nachteilig empfundene Lücke zwischen West und Ost, das fehlende Schlußstück des Mittellandkanals von Hannover bis zur Elbe, scheint jetzt der Ausführung nahe zu sein.

Noch besteht aber in nordsüdlicher Richtung eine schmerzliche Lücke und zwar in den von der Weser und ihren Quellflüssen durchzogenen mittleren Gebieten Deutschlands: nicht nur leidet die Weser selbst zeitweise an ungenügender Schiffahrtstiefe, es fehlt ihr auch das den anderen norddeutschen Strömen von der Natur verliehene Vordringen in ihr südliches Hinterland; eine Verlängerung der Weserstraße von ihrem südlichen Endpunkt Münden nach dem in der Luftlinie nur etwa 200 km entfernten verkehrswichtigen Knie des Mains bei Bamberg würde nicht nur einen großen Teil Thüringens dem Wasserverkehr erschließen, sondern darüber hinaus die nördliche Fortsetzung des bereits zum Ausbau bestimmten Donau—Main-Kanals bilden und dadurch die von der Natur versagte unmittelbare Verbindung der Donauländer mit den deutschen Nordseehäfen und ihrem Weltverkehr schaffen. Diese südnördliche Verbindung in voller Leistungsfähigkeit, d. h. für das jetzt als Norm anzusehende 1 000 t-Schiff mit Hilfe des Reichs ins Leben zu rufen oder zu fördern, haben sich zwei Vereinigungen zur Aufgabe gesetzt, für den Ausbau der Weser der von dem verstorbenen Ministerialdirektor Sympher gegründete Weserbund, für die Verbindung von der Weser zum Main bei Bamberg der Werra-Kanal-Verein; beide Vereine stehen in enger Verbindung mit einander, wie ja auch ihre beiden Aufgaben sich nicht nur ergänzen, sondern auch gegenseitig bedingen. Dem Werra-Kanal-Verein gelang es schon in den Jahren 1920-1923, mit Hilfe des Reichs und der beteiligten Länder und öffentlichen Verbände für seine Werrastraße einen Entwurf aufzustellen, der alle technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse umfaßt und klarstellt, sodaß er für das weitere Vorgehen eine sichere Grundlage bildet. Für den Ausbau der Weser durch volle Kanalisierung mit Kraftgewinnung ließ, den Anregungen des Weserbundes entsprechend, das Reichsverkehrsministerium im Jahre 1922-1923 einen Plan bearbeiten, dessen Uebertragung in die Wirklichkeit, zunächst für die unterste Strecke Minden—Bremen, in greifbarer Nähe zu liegen schien — da wurden durch die rasch fortschreitende Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage Deutschlands zunächst alle Hoffnungen zunichte. Aber gerade diese, in der ungeheuren Zahl der Erwerbslosen sich bekundende Notlage der deutschen Wirtschaft zwingt jetzt die Behörden und in erster Linie das Reich, wie auf allen anderen Arbeitsgebieten so auf dem der Wasserstraßen, alle wirtschaftlich vertretbaren Unternehmungen, die eine wesentliche Vermehrung von Arbeitsgelegenheit versprechen, möglichst bald zu beginnen oder mindestens ihre Ausführung vorzubereiten. Hieraus ist kürzlich eine Vorlage der Reichsregierung an den Reichstag hervorgegangen, die neben anderen Maßnahmen zur Förderung der produktiven Erwerbslosenfürsorge auch 2 für die Weser—Werra—Main-Wasserstraße bedeutungsvolle Posten enthält; für die Weser schlägt sie eine Nachprüfung des Kanalisierungsentwurfs der Teilstrecke Minden—Bremen vor, für den Werra—Main-Kanal ebenfalls die Nachprüfung des Entwurfs für die Strecke von Münden aufwärts bis Eschwege zur Erschließung des Kaligebiets im Werratal. Es ist anzunehmen, daß der Reichstag diesen Vorschlägen beitritt, es sei daher auf die in Betracht kommenden, in dieser Zeitschrift bereits früher ausführlich behandelten, 3 Einzelentwürfe der Weser—Main—Donau-Wasserstraße im folgenden an der Hand des beigegebenen Lage- und Höhenplanes in Kürze nochmals eingegangen.

Zunächst die Weser! Die an eine heutige Binnenwasserstraße zu stellende Forderung lautet in erster Linie: Stetigkeit der Fahrwassertiefe, wobei entsprechend dem voll beladenen 1 000 t-Schiff eine Mindesttiefe von 2 m verlangt wird. Dieser Forderung kann die Weser in ihrem jetzigen Zustand trotz jahrzehntelanger Regulierung nicht erfüllen, selbst die ihr neuerdings aus den beiden Waldecker Talsperren in trockener Zeit gewährte Wasserspende konnte dem natürlichen Wassermangel nicht abhelfen, fast in jedem Sommer muß für längere Monate die Eintauchung der

VERTR GROSS-BERLIN



VERTEILUNG DER HAFEN- UND LAGERHAUSBETRIEBE DER „BEHALA" ÜBER GROSS-BERLIN

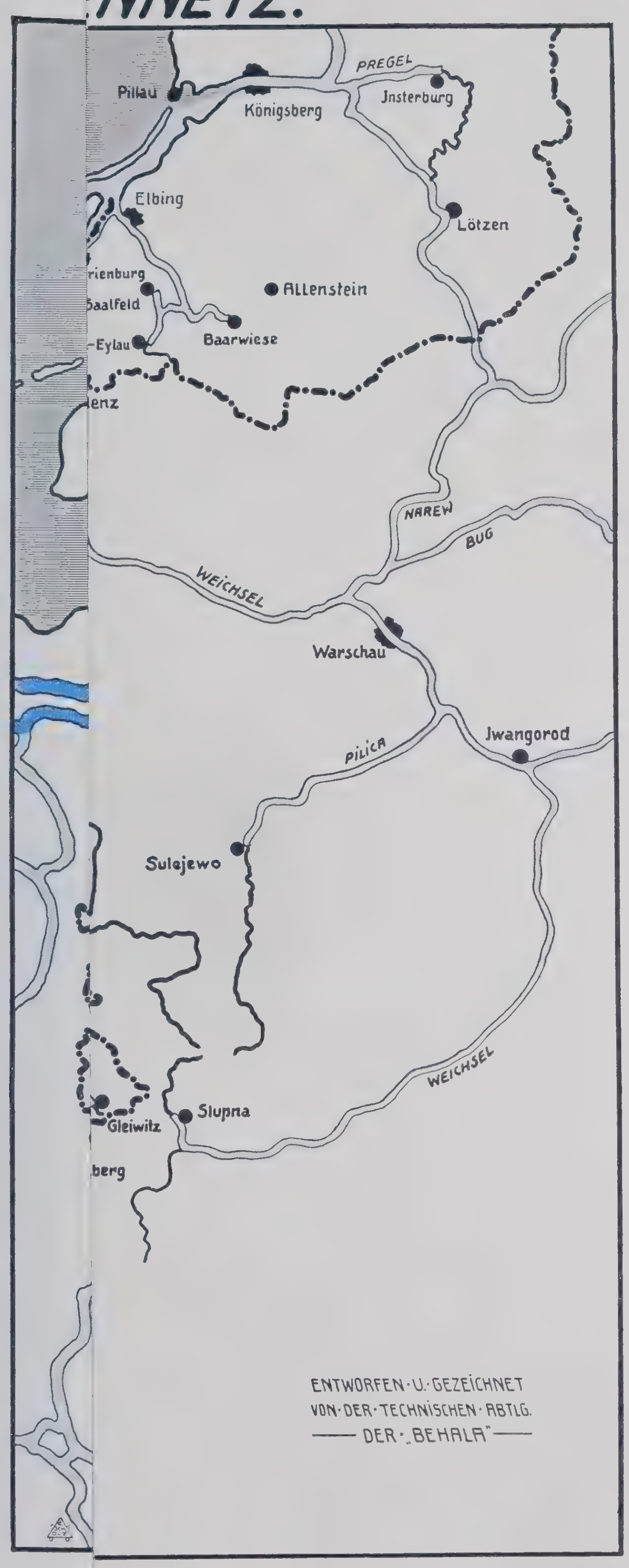
LADESTRASSEN.

1 See-Straße
2 Straße № 12
3 Spreebord mit Statteplatz
4 Charlottenburger Ufer West
5 " " " Ost
6 Südufer
7 Bundesrats-Ufer
8 Schleswiger Ufer
9 Holsteiner Ufer
10 Friedrich-Karl-Ufer
11 Kronprinzen-Ufer
12 Hallesches Ufer
13 Ziegra-Straße

TEGELER HAFEN
WESTHAFEN
NORD-HAFEN
HUMBOLDT-HAFEN
SPANDAUER SÜDHAFEN
SCHÖNEBERGER HAFEN
URBAN-HAFEN
OST-HAFEN
NEUKÖLLNER HAFEN

GROSS-SCHIFFAHRTS-KANAL
BERLIN-SPANDAUER SCHIFFAHRTS KANAL
HAVEL
SPREE
LANDWEHR-KANAL
TELTOW-KANAL
GROSS-BERLIN

ENTWORFEN U. GEZEICHNET
VON DER TECHNISCHEN ABTLG.
DER „BEHALA".


ENNETZ.
PREGEL
Pillau
Königsberg
Jnsterburg
Elbing
Lötzen
rienburg
Saalfeld
Allenstein
Baarwiese
-Eylau
enz
NAREW
BUG
WEICHSEL
Warschau
Jwangorod
PILICA
Sulejewo
WEICHSEL
Slupna
Gleiwitz
berg
ENTWORFEN · U. · GEZEICHNET
VON · DER · TECHNISCHEN · ABTLG.
DER · „BEHALA"

DIE STELLUNG BERLIN'S IM MITTELEUROPÄISCHEN WASSERSTRASSENNETZ.



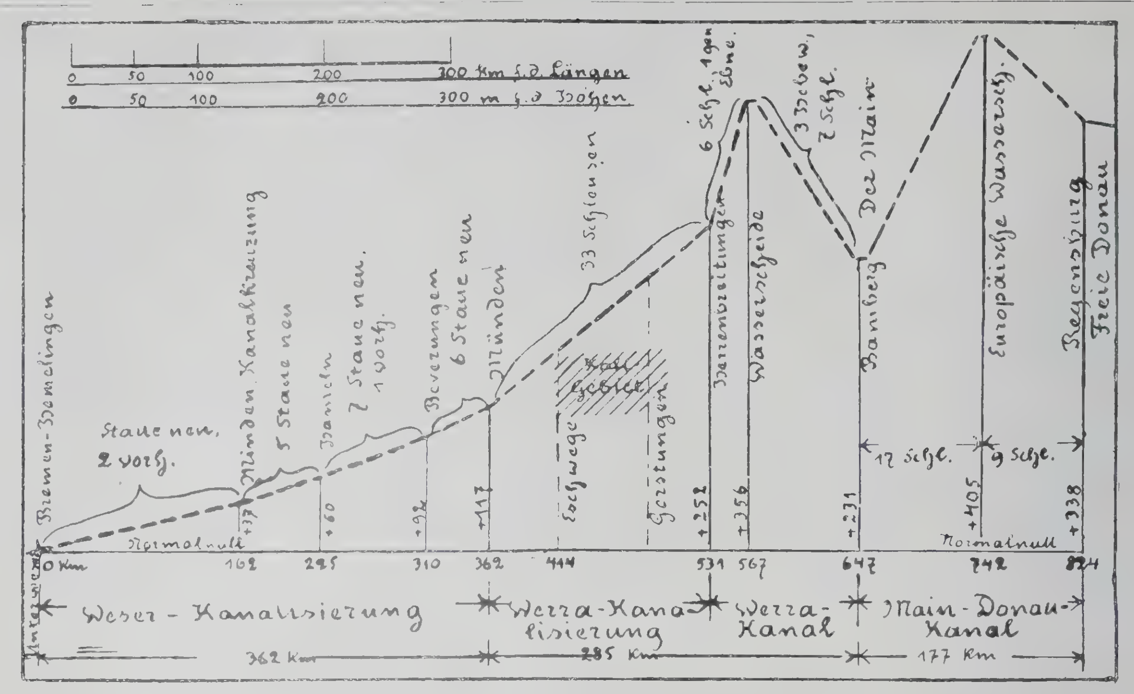


Die Wasserstraße Weser—Werra—Main—Donau. Uebersichtsplan

Fahrzeuge bis auf die Hälfte des obigen Maßes und darunter eingeschränkt werden. Die wirtschaftlichen Nachteile dieses Zustands sind unerträglich geworden, seitdem die fertige Strecke Rhein—Hannover des Mittellandkanals die Weser bei Minden überschneidet und mit ihr durch Schleusen verbunden ist, die vom Kanal auf die Weser übergehenden vollbeladenen Kähne müssen meistens durch Leichtern der geringeren Wesertiefe angepaßt werden, eine stete Quelle von Verzögerungen, Weitläufigkeiten und Kosten. Auch eine Feinregulierung des Fahrwassers könnte, wie eingehend geprüft ist, selbst bei vermehrtem Zuschußwasser aus weiteren Talsperren keine volle Abhilfe schaffen, es bleibt als einziges Hilfsmittel nur die Einlegung von Staustufen, also die volle Kanalisierung. Am dringlichsten ist diese für die meistbefahrene Strecke von der Kanalkreuzung bei Minden abwärts bis Bremen, da diese nach der Aeußerung der Reichsregierung in derselben Reichstagsvorlage — in Verbindung mit dem geplanten östlichen Teil des sogen. Hansakanals, der von der Weser unterhalb Verden in der Richtung auf Hamburg abzweigen soll, einen Teil der Verbindung des Ruhrreviers nicht nur mit Bremen, sondern auch mit Hamburg zu bilden bestimmt ist. Aber auch die Weserstrecke von Minden aufwärts bis Münden, wo die kanalisierte Fulda nach Cassel abzweigt, bedarf zur Entwicklung ihres eigenen sowie des ihr vom Mittellandkanal und, wie zu hoffen, von der Werra her zugehenden Verkehrs durchweg der Kanalisierung; dabei würde zur Erleichterung der gewaltigen Aufgabe ein planmäßig zeitlich gestaffeltes Fortschreiten von unten nach oben, etwa in den Teilstrecken Minden—Hameln, Hameln—Bevergern und Bevergern—Münden, in Frage kommen, das Auslassen einzelner dieser Teilstrecken aus dem Kanalisierungsplan, etwa unter Einschaltung von Nachregulierungsstrecken, würde ein Zurückfallen in den Fehler früherer, glücklicherweise überwundener Zeiten darstellen. Auf der im ganzen 362 km langen Weser sind 23 neue Staustufen anzulegen, die an ihnen zu gewinnenden Wasserkräfte werden mit ihren Erträgen voraussichtlich die hohen Kosten der Schiffahrtsanlagen in gewissem Maße erleichtern können, die großen in dieser Hinsicht früher gehegten Hoffnungen mußten freilich in den letzten Jahren stark herabgestimmt werden, nachdem durch Sinken der Kohlenpreise die Kosten der Krafterzeugung sich zu Gunsten der Wärmekraftquellen und zu Ungunsten der Wasserkräfte verschoben haben.

Für den vom Werra-Kanal-Verein mit staatlicher Hilfe bearbeiteten Entwurf zur Fortsetzung der Weserstraße von Münden aus südwärts kam nur die Benutzung des bis nahe zur thüringischen Wasserscheide führenden Werratals in Betracht, nachdem es sich bei eingehender Untersuchung als technisch und wirtschaftlich zu ungünstig ergeben hatte, von Münden aus die bis Cassel kanalisierte Fulda zu verfolgen und aus dem dann weiter benutzten Fuldatal mittels eines etwa bei Bebra die Wasserscheide zur Werra überwindenden Tunnels wieder ins Werratal einzuschwenken. Bis Herrenbreitungen (unterhalb Meinigen) hinauf wird die durch 33 Schleusenstufen kanalisierte Werra benutzt, dann folgt bis zur Wasserscheide des Thüringer Waldes, zuerst noch im Werratal verlaufend, ein selbständiger Kanal mit 6 Schleusen und einer die offene Scheitelhaltung ersteigenden geneigten Ebene, der Abstieg zum Main verläuft ebenfalls als Kanal mit 3 senkrechten Hebewerken und 7 Schleusen zuletzt im Tal des Flüßchens Itz. Zur Ergänzung der natürlichen Speisung durch die Werra sind auf der Nordseite 2 Talsperren mit zusammen 35 Mill. cbm Stauraum, auf der Südseite eine solche von geringerer Fassung vorgesehen. Einbezogen in den Entwurf ist ein bei Hörschel nach Eisenach abzweigender 6 km langer Stichkanal, der später als Anfang einer Thüringen westöstlich durchschneidenden Verbindung zur Unstrut und Saale dienen kann. Die Schleusen sind zur Aufnahme je eines 1 000 t-Kahns nebst Schlepper eingerichtet, sie vermögen einen Jahresverkehr von 4 Mill. t zu bewältigen. Die selbstverständliche Ausnutzung aller dazu geeigneten Gefälle zur Gewinnung elektrischer Kraft macht 215 Mill. kWh jährlich verfügbar. Dem Gebirgscharakter der durchschnittenen Landschaft und der hohen Zahl der Gefällstufen entsprechend sind die Baukosten der 285 km langen Wasserstraße nach jetzigen Preisen auf etwa 450 Mill. M. zu schätzen.

Auf die Einzelheiten des Main—Donau-Kanals, eines Teils des Wasserstraßenzugs von Aschaffenburg über Bamberg zur Donau bis Regensburg und weiter bis zur Reichsgrenze bei Passau, sei hier nicht eingegangen, für unseren Zweck genügt hier die Feststellung, daß dieser Kanal vermöge seiner für Rheinschiffe bis zu 1 500 t geplanten Einrichtungen den ihm aus der Werra—Weser-Verbindung zufließenden



Die Wasserstraße Weser—Werra—Main—Donau. Höhenplan

Verkehr ohne Schwierigkeit mit bewältigen kann, daß ferner, nachdem beiderseits am Main wie an der Donau, mit den Bauarbeiten bereits tatkräftig begonnen ist, an der Ausführung auch dieses Zwischenstücks in absehbarer Zeit nicht gezweifelt werden darf.

Von dieser festen Annahme dürfen und müssen wir auch ausgehen, wenn wir die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der durchgehenden Verbindung Bamberg—Münden—Nordseehäfen betrachten. Zwar ist der Weg Bamberg—Münden—Bremen mit 647 km wirklicher und mit — wegen der zahlreichen Staustufen — 852 tarifkilometrischer Länge nur wenig kürzer als der von Bamberg über den Main und Rhein bis Rotterdam mit 1 043 oder — bei Abschneidung der Würzburger Mainschleife — mit 920 Tarifkilometern, dazu kommt der im stau- und abgabenfreien Rheinstrom liegende Anreiz zur Wahl des längeren Wegs. Aber hier tritt helfend, neben gewissen tarifarischen Maßnahmen, das große vaterländische Interesse ein, das bei der geschwächten wirtschaftlichen Lage Deutschlands und seiner Nordseehäfen darauf hinweist, diesen deutschen und nicht den fremdländischen Welthäfen den von der Donau und dem südöstlichen Deutschland her zu erwartenden Verkehrsstrom zuzuleiten.

Aber auch abgesehen vom Durchgangsverkehr darf nie mehr örtliche Bedeutung der Werra—Weserlinie bei den reichen Bodenschätzen und dem Gewerbefleiß der durchschnittenen thüringischen und hessischen Gebiete nicht unterschätzt werden. In dieser Hinsicht verdient besondere Beachtung die im Werragebiet etwa zwischen Eschwege und Gerstungen aufgeblühte Kaliindustrie, die mit einem großen Teil ihrer Erzeugnisse auf die überseeische Ausfuhr angewiesen ist, für die daher die Benutzung des billigeren Beförderungswegs zu Wasser nach den Nordseehäfen eine Lebensfrage bildet. An Verkehrs- und Industrie-Knotenpunkten, die aus der ausgebauten Wasserstraße reichen Nutzen ziehen werden, seien hier nur Eisenach, Cassel (durch die kanalisierte Fulda an die Weser angeschlossen), Hameln und Minden hervorgehoben. In außerordentlichem Maße aber werden die ausgebaute Weser—Werra-Linie und der Mittellandkanal, besonders sobald er bis zur Elbe durchgeführt ist, sich gegenseitig zu befruchten vermögen, die vordringliche Bedeutung dieser Beziehung für die Weser von Minden bis Bremen ist oben bereits erwähnt, sie würde sich noch steigern, wenn der Hansakanal von Achim an der Weser nach Hamburg zur Ausführung gelangt.

Die Baukosten der vollwertigen Weser—Werra—Main-Wasserstraße sind gewaltig, wie weit ihnen, abgesehen von der Hebung des ganzen Verkehrswesens und des Wohlstands im mittleren Deutschland, unmittelbare Erträge aus Schiffahrtsabgaben und Wasserkraftverwertung gegenüberstehen, mag hier offen bleiben, fest steht jedenfalls, daß die Ausführung des Unternehmens von allen beteiligten Kreisen erhebliche Opfer verlangen wird; daß solche Opfer bisher schon für die Vorarbeiten gebracht sind und auch jetzt wieder, z. B. von der Kaliindustrie an der Werra für die Werrastrecke Münden—Eschwege, gebracht werden, erhellt den Blick in die Zukunft. Das ein solcher heller und zuversichtlicher Blick selbst in weiter Zukunft nötig ist, werden sich die für den Ausbau von Weser und Werrakanal tätigen Vereine und Kreise nicht verhehlen, denn nach menschlicher Voraussicht werden selbst bei fortschreitender Erstarkung der deutschen Wirtschaft Jahrzehnte vergehen, bis das gewaltige Unternehmen der rein deutschen Wasserverbindung zwischen der Donau und der Nordsee in die Wirklichkeit übertragen ist. Vorerst müssen wir dankbar sein, wenn es dem Reich und den beteiligten Ländern und Kreisen gelingt, selbst unter dem unerfreulichen Zwang der Erwerbslosenfürsorge jetzt schon einzelne, besonders verkehrswichtige Teile des Gesamtplanes, sofern sie sich diesem einfügen oder mindestens nicht nachteilig vorgreifen, der Ausführung näher zu bringen.

Vom werdenden Küstenkanal

Von Syndikus Gustav Schnittger, Oldenburg.

Etwa zwei Drittel der Wasserstraßenverbindung Unterweser—Unterems werden mit Ablauf der Bauperiode 1926 fertiggestellt sein. Mit dem zu Ende gehenden Ausbau des Hunte—Ems- Kanals besteht dann eine Großschiffahrtsstraße von der Mündung der Hunte in die Weser bei Elsfleth durch die schiffbare untere Hunte bis Oldenburg (27 km) und weiter durch den erweiterten Hunte—Ems-Kanal (30 km) bis etwa 40 km vor die Ems. Aber auch an dieser Reststrecke sind die Vorarbeiten im Gange, und nachdem das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung auch die Fortsetzung des Kanals Kampe—Dörpen mit enthält, haben die Vorkämpfer des sog. Küstenkanals die feste



Abb. 1: Alte Amalienbrücke

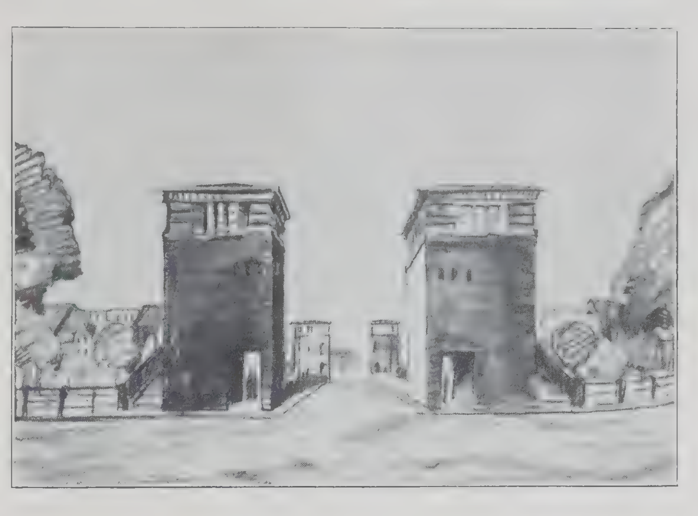


Abb. 2: Neue Cäcilienbrücke

Hoffnung, daß in absehbarer Zeit der jahrelang umstrittene Plan der Wasserstraßenverbindung Unterweser—Unterems—Ruhrgebiet Wirklichkeit wird.

Was bisher geschehen ist, sei hier kurz erläutert. Abgesehen von Deichverlegungen an der unteren Hunte, die noch im Gange sind, sah das Bauprogramm, das 1921 genehmigt wurde, den Ausbau der Strecke Oldenburg—Kampe des Hunte—Ems-Kanals zum 600-t-Kanal vor, wobei gleich für Brücken und die einzige Schleuse Abmessungen gewählt wurden, die für das 1000-t-Profil ausreichen. Der alte Hunte—Ems-Kanal hatte eine Spiegelbreite von 13 m und eine Wassertiefe von 1,50 m. Die Schleusen waren 5 m breit und 20—27 m lang. Das waren Ausmaße, die nicht einmal mehr für den örtlichen Verkehr genügten. Das Reich beschloß deshalb den Ausbau des Hunte—Ems-Kanals zum 600-t-Schiffahrtsweg mit folgenden Abmessungen: Wasserspiegelbreite 27 m (im Auftragsgebiet, also da, wo der Kanal in Dämmen über Gelände liegt, 33 m), Sohlenbreite 16 m, Wassertiefe 3 m. Die Brücken erhalten eine Spannweite von 40 m, sie sind auf der freien Strecke als feste Brücken, deren Unterkante 4 m über dem Wasserspiegel liegt, ausgeführt. Die Schleuse bei Oldenburg ist 12 m breit und 105 m lang.

Ziemlich fertig ist die Strecke von km 1—30. Das Schwergewicht der Bauarbeit liegt augenblicklich auf der Strecke

Abb. 3: Schleuse Oldenburg



Abb. 4: Wasserkraftwerk Oldenburg

von km 0,0—1, also innerhalb der Stadt Oldenburg. Die dichte Bebauung läßt es hier nicht zu, daß der Kanal mit Erdböschungen hergestellt wird, vielmehr werden auf einer etwa 1 km langen Strecke die Ufer durch eiserne Spundwände senkrecht eingefaßt. Diese Strecke liegt bis zur Schleuse Oldenburg im Ebbe- und Flutgebiet, sie wird so vertieft, daß auch bei tiefster Ebbe noch 3 m Wassertiefe im Kanal vorhanden ist. Damit auch bei höchster Flut die Schiffahrt nicht unterbrochen wird, werden die beiden Brücken innerhalb der Stadt, die Amalienbrücke und die Cäcilienbrücke, die jetzt als Klappbrücken ausgeführt sind (Abb. 1), als bewegliche Hubbrücken gebaut (Abb. 2). Diese Hubbrücken können wagerecht innerhalb 1½ Minuten so weit gehoben werden, daß die Schiffahrt auch bei höchster Sturmflut noch möglich ist. Die Fußsteige liegen bei diesen Brücken getrennt vom Fahrwege und können ununterbrochen benutzt werden.

Bei km 1,8 liegt die Schleuse Oldenburg, die uns Abbildung 3 im Bilde zeigt. Wir sehen die Einfahrt vom unteren Vorhafen. Das Unterhaupt der Schleuse wird von einem Brückenzug überquert. Das ganze Schleusenbauwerk ist 13 m hoch, von der Unterkante der Sohle an gemessen. Die eisernen Stemmtore, die auf der Abbildung in der Umfassungsmauer liegen, sind 10 m hoch. Die Seitenmauern haben unten eine Stärke von 4 m. Das Obertor der Schleuse ist als eisernes Klapptor mit Luftkessel ausgebildet. Das Tor legt sich in die Sohle des Kanals, so daß die Schiffe darüber hinfahren.

Neben der Schleuse Oldenburg liegt das Wasserkraftwerk (Abb. 4). Es liegt an der verlegten Hunte. Die obere Hunte ist bedeicht worden, so daß der Wasserspiegel um 1,70 m gehoben wurde und mit dem des Kanals gleich liegt. Das Gefälle von 3—6 m ermöglicht die Gewinnung von 2½—3 Mill. kW jährlich. Von km 1,1—4,2 hat der Kanal ein neues Bett erhalten, da der alte Hunte—Ems-Kanal hier wegen seiner vielen Krümmungen nicht benutzt werden konnte. Von km 4,2—30 ist dagegen der alte Hunte—Ems-Kanal ausgebaut worden. Bis km 15,7 ist der Kanal wegen der dichten Bebauung beiderseitig erweitert worden, auf der restlichen Strecke erfolgte die Erweiterung nur auf einer Seite.

Auf der freien Strecke sind die Ufer aus Heidesoden hergestellt. Diese Heidesoden wurden seitlich des Kanals auf dem Hochmoor gewonnen. Diese Uferbefestigung reicht 75 cm unter den normalen Wasserspiegel herunter, seitlich reichen sie 60 cm in die Böschung hinein. Die Flächen werden bald durch Bentgras und Binsen gut durchwachsen und bilden dann eine fest zusammenhängende Masse. Diese Art der Uferbefestigung hat sich bisher recht gut bewährt.

Auf beiden Seiten des Kanals hat der oldenburgische Staat neben dem Treidelwege noch Kanalwege angelegt, damit die Kolonisten, die zerstreut am ganzen Kanal entlang ihre Gehöfte haben, von überall her zu den Anlagestellen und Ladeplätzen gelangen können. Viele Kolonisten und Werke haben sich auf eigene Kosten Liegestellen zum Löschen und Laden ihrer Schiffe ausbauen lassen. Alle 5 km sind im Kanal 110 m breite Wendeplätze eingebaut worden.

Die Erwartungen auf einen starken örtlichen Verkehr haben sich infolge der veränderten Wirtschaftslage bisher nicht in vollem Umfange erfüllt. Der Kanal wird als Torso niemals zu rechter Entwicklung gelangen können. Erst ein Durchgangsverkehr zwischen Ruhrgebiet, Unterems und Unterweser wird dem Kanal den erwarteten Verkehr bringen. Da sich die Entscheidung über die Fortsetzung des Kanals verzögerte, hat der oldenburrische Staat zunächst mit eigenen Mitteln die Fortführung nach Westen begonnen. Ueber Kampe hinaus sind die restlichen 12 km bis zur oldenburgischen Landesgrenze in Angriff genommen worden. Dieser Kanalbau dient zwar in erster Linie der Melioration und Entwässerung, man hat aber die Abmessungen denen der Strecke Oldenburg—Kampe gleich angepaßt. Da es sich hier hauptsächlich um das Fortschaffen von Moormasse handelte, so wandte man ein neues, verbilligendes Verfahren an. Die Moormassen wurden mittels Wasserstrahl zerkleinert und auf seitlich angebrachte Trockenfelder gepumpt. Abbildung 5 zeigt eine auf diese Art hergestellte Kanalstrecke im Hochmoor. Die Pfähle im Kanalbett dienten als Unterbau für den Saugapparat, durch den der Moorschlamm aufgesaugt wurde. Diese Methode war schon deshalb notwendig, weil auf dem nassen Moor (bis 95% Wasser) sich Bagger und andere schwere Geräte kaum ansetzen lassen, auch schon wegen der vielen im Moor liegenden Baumstümpfe, die von untergegangenen Wäldern herrühren, kaum zu verwenden sind.

Ueber Oldenburgs Grenzen hinaus, in den Mooren des Hümmling, die sich bis an die Ems heranziehen, wird in der Trace des Küstenkanals ein Entwässerungsgraben angelegt. Die Freunde des Küstenkanals haben diese Arbeiten von Anfang an als wertvolle und notwendige Vorarbeiten für den Bau des Großschiffahrtsweges betrachtet. Wenn auch über Einzelheiten heute noch Meinungsverschiedenheiten bestehen, so kann an der endgültigen Durchführung des Küstenkanals nicht mehr gezweifelt werden. Die vielfachen segensreichen Auswirkungen dieses Wasserweges werden sich für unsere Wirtschaft bald bemerkbar machen. Der Kanal gibt der Weser endlich einen brauchbaren Wasserweg nach Westen, er wird aber auch große Bedeutung für die Erschließung eines bisher recht stiefmütterlich behandelten Gebietes, für die Kultivierung des größten in Deutschland noch vorhandenen Oedlandgebietes und für die Entwässerung ausgedehnter versumpfter Ländereien zwischen Ems und Weser haben. Mit dem Küstenkanal wird das deutsche Wasserstraßennetz um ein wertvolles Glied reicher.



Abb. 5: Kanalbau im Hochmoor

Der derzeitige Stand der Arbeiten an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße

Von Oberregierungsrat Hesselberger, München.

Arbeitslosigkeit und Erwerbslosenfürsorge sind die unangenehmen Begleiterscheinungen der schlechten Wirtschaftslage, welche auf Deutschland seit Kriegsende lasten und für die Regierung und die Verwaltung eine Quelle großer Sorgen sind. Die Tätigkeit im Hoch- und Tiefbaugewerbe ist auf ein geringes Maß gesunken, die Aufträge der meisten Industriezweige sind so dürftig, daß eine Reihe von Betrieben mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Umso erfreulicher ist es, daß auf dem Gebiete des Wasserstraßenbaues und der Wasserkraftausnützung in letzter Zeit eine Reihe von Werken entstanden und im Entstehen begriffen sind, welche in verschiedener Beziehung belebend auf die Wirtschaft einwirken, und welche beweisen, daß Deutschland im Begriffe ist, den Vorsprung, welchen andere Länder vor allem auf dem Gebiete des Wasserkraftausbaues erlangt haben, allmählich einzuholen. In Bayern verdienen vor allem die Arbeiten und Aufgaben der Rhein—Main—Donau-Aktiengesellschaft Aufmerksamkeit. Zur Zeit der Gründung dieser Gesellschaft — um die Jahreswende 1921 — 22 — war die Entwertung des Geldes durch die Inflation bereits sehr stark in die Erscheinung getreten, sodaß es geradezu als ein Wagnis erscheinen mußte, ein so gewaltiges Werk, wie es die Herstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur Donau ist, in einem solchen Zeitpunkt in Angriff zu nehmen. Tatsächlich waren auch die Schwierigkeiten, welche sich aus der rapid zunehmenden Entwertung der Mark ergaben, ganz bedeutend, besonders was die Bereitstellung der nötigen Mittel, die Aufstellung der Kostenanschläge und die Verträge mit den Unternehmern betrifft. Diese Schwierigkeiten waren dann auch die Ursache, daß das ursprüngliche Bauprogramm, welches neben dem Ausbau der Donau von Regensburg bis Passau auch die Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg umfaßte, insofern eingeschränkt wurde, als am Main nur die bereits im Bau befindliche Stufe Viereth bei Bamberg gebaut wurde, welche anfangs 1925 vollendet und dem Betrieb übergeben wurde. Diese Stufe wurde als Ersatz für das baufällig gewordene Bischberger Wehr erbaut. Eine Kammerschleuse von 300 m Länge und 12 m Breite ermöglicht es der Schiffahrt, die 6 m hohe Gefällsstufe zu überwinden. Gleichzeitig wird die Wasserkraft in einer Anlage von 2 900 PS mittlerer Leistung ausgenützt. Die Verwertung der gewonnenen Kraft von jährlich 18 000 000 kWh erfolgt gemeinsam mit dem Großkraftwerk Franken und dient der Landes-Elektrizitätsversorgung.

An der Donau wurde noch im Jahre 1922 mit dem Bau der Kachletstufe bei Passau begonnen, welche bekanntlich in erster Linie Zwecken der Schiffahrt dient, indem die Felsstrecke zwischen Vilshofen und Passau, Kachlet genant, welche von altersher wegen der starken Strömung, der Untiefen und Felskuppen ein gefürchtetes Schiffahrtshindernis bildet, überstaut und so in ein Becken mit geringer Strömung und ausreichender Tiefe und Breite umgewandelt wird. Obwohl die Arbeiten an diesem bedeutenden Werk nicht nur durch die schon erwähnten mißlichen Wirkungen der Inflation, sondern auch durch Streiks, Hochwasser und Frost zeitweise stark behindert waren, ist es der zielbewußten Arbeit der Gesellschaft gelungen, den Fortgang der Arbeiten so zu fördern, daß Ende 1927 die Fertigstellung zu erwarten ist. Schon jetzt macht das große Bauwerk auf die zahlreichen Besucher einen mächtigen Eindruck. Die Doppelkammerschleuse ist schon längere Zeit fertiggestellt und für den Schiffsverkehr freigegeben. Von den 6 großen Wehröffnungen sind 4 in der Hauptsache vollendet. Sehr eindrucksvoll wirkt der bereits unter Dach stehende Hochbau des Krafthauses, in welchem demnächst mit der Montage der 8 großen Wasserkraftmaschinen begonnen wird. Beiderseitige Staudämme, Bach- und Wegverlegungen, Pumpstationen und sonstige Nebenarbeiten sind größtenteils ausgeführt oder in Angriff genommen. Der Bau des großen Umspannwerkes, welches nach den Plänen des Bayernwerkes auf dem linken Ufer zur Ausführung kommt, ist bereits eingeleitet.

Die Arbeiten für die Niederwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg und Passau, welche eine Vertiefung



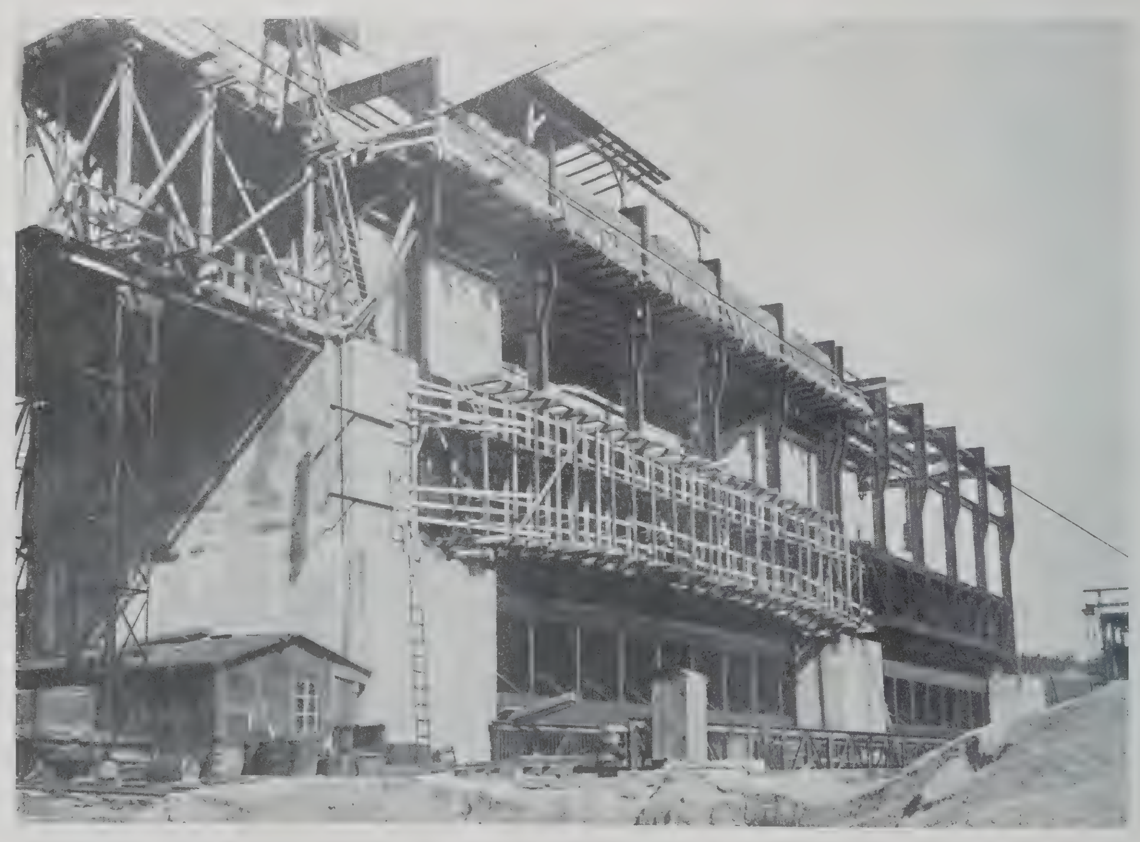
Staustufe Viereth von Unterstrom



Staustufe Kachlet: Die Südschleuse

der Fahrwasserrinne bei Niederwasser auf 2 m bezwecken, sind seit 1920 im Gang und werden nach einem bestimmten Bauprogramm stetig weiter geführt.

Inzwischen wurden auch am Main die Vorarbeiten für die Kanalisierung dieses Flusses soweit gefördert, daß nunmehr auch hier mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Nach langwierigen Verhandlungen haben sich das Reichsverkehrsministerium und das Bayerische Staatsministerium des Innern damit einverstanden erklärt, daß die Arbeiten für die Fortsetzung der Mainkanalisierung von Aschaffenburg aufwärts aufgenommen werden. Für die Strecke zwischen Aschaffenburg und Würzburg sind 13 Stufen vorgesehen, welche das in dieser Strecke vorhandene Gesamtgefälle von 56 m in Einzelgefällen von 3,5—5,45 m über-

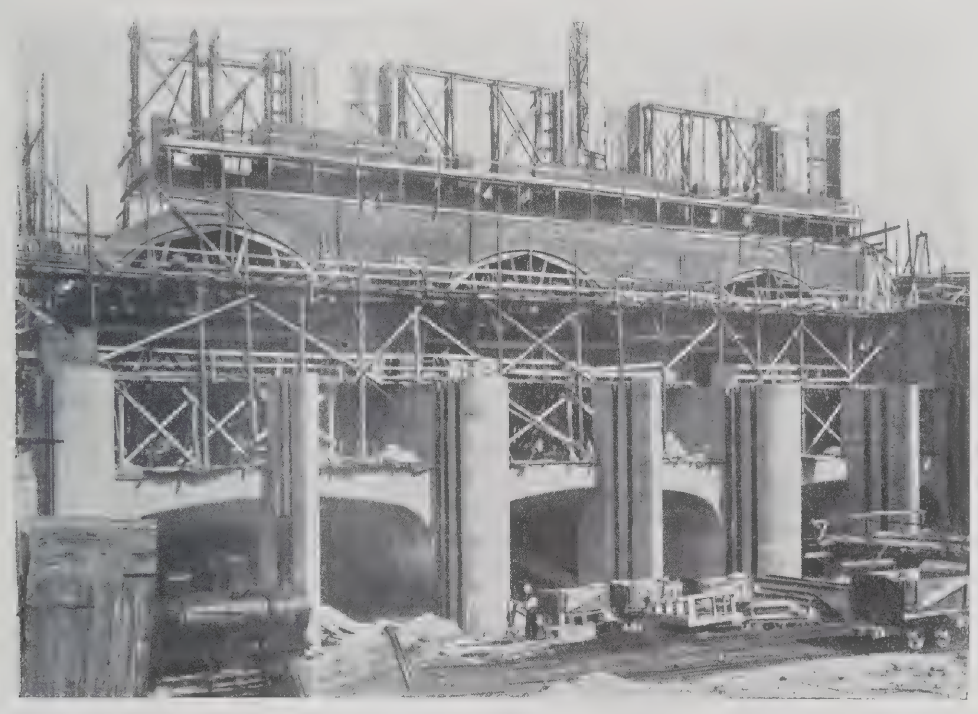


Staustufe Kachlet. Wehranlage



Modell der Kachletstufe

winden. Für die Belange der Schiffahrt dienen Kammerschleusen mit den gleichen Ausmaßen, wie bei der Stufe Viereth, außerdem besteht die Möglichkeit, die Wasserkraft



Staustufe Kachlet: Ausmündungen der Turbinensaugschläuche ins Unterwasser

der einzelnen Stufen in Kraftwerken auszunützen, welche eine gesamte mittlere Jahresleistung von 48 000 PS und eine erzeugbare Jahresarbeit von 280 Millionen kWst. ergeben.

Die Vergebung der Arbeiten für die beiden ersten Stufen — Obernau und Kleinwallstadt — ist bereits im Gang, so daß es möglich ist, mit den Bauarbeiten selbst noch in diesem Jahre zu beginnen. Damit wird das große Werk einer Großschiffahrtsverbindung vom Rhein zur Donau um einen weiteren bedeutenden Schritt vorwärts getrieben.



Modell der Kachletstufe

Deutschlands Stellung zur Barcelona-Akte

Von Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf.

Allmählich muß man sich, wie es scheint, mit dem Gedanken vertraut machen, daß das mit so bemerkenswert viel Fleiß, Mühe und Schweiß zustande gekommene Barcelonaer Abkommen vom 20. April 1921 über „die schiffbaren Wasserstraßen von internationalem Interesse" nicht in Kraft treten wird, zumindest noch nicht in absehbarer Zeit. Das Abkommen ist vor mehr als 5 Jahren auf einer Konferenz von 41 Staaten (plus 2 Staaten, die nur zur Information vertreten waren, darunter auch Deutschland) mit 37 Stimmen gegen 1 bei 3 Stimmenthaltungen angenommen worden, bedurfte aber, um rechtskräftig zu werden, der Ratifizierung durch die einzelnen Regierungen (Art. 4) und sollte erst in Kraft treten, nachdem 5 Großmächte die Ratifizierung vollzogen hatten (Art. 6). Dieser Moment ist bisher nicht eingetreten und scheint auch vorläufig nicht eintreten zu wollen, denn bisher haben erst 2 Großmächte ratifiziert, und seit mehr als 2 Jahren ist überhaupt keine Ratifizierung mehr vollzogen worden. Nach allem, was man hört, ist auch in den noch nicht beigetretenen Staaten die Neigung zur Ratifizierung recht gering; verschiedentlich wird ausdrücklich gegen den Beitritt Stimmung gemacht, und es ist zurzeit kaum abzusehen, wann und wie die Voraussetzungen für die Rechtsgültigkeit der Barcelona-Akte einmal erfüllt werden sollen.

Die Staaten, die bisher ratifiziert haben, sind ausnahmslos solche, deren Wasserstraßen von den Definitionen der Akte überhaupt nicht erfaßt werden, oder aber Binnenlandstaaten, die lediglich Vorteil von dem Inkrafttreten der Vereinbarungen von Barcelona haben können. Aber selbst ein reiner Binnenstaat, wie die Schweiz, trägt bisher — mit vollem Recht — Bedenken, dem Barcelona-Abkommen beizutreten, weil sie Grund zu der Annahme hat, daß sie damit der Straßburger Rheinschiffahrts-Zentralkommission nur den Weg ebnen würde zur Ausdehnung ihrer Jurisdiktion auf den schweizerisch-badischen Rhein bis zum Bodensee, und von irgend einer Zuständigkeit der Zentralkommission auf schweizerischen Wasserstraßen wünscht man nun einmal in der Schweiz verständlicherweise ganz und gar nichts zu wissen.

So ist bisher eine Ratifizierung des Barcelona-Abkommens nur durch folgende 16 Staaten erfolgt:

8. Oktober 1921	Albanien
11. Juli 1922	Bulgarien
2. August 1922	Großbritannien
2. August 1922	Indien
2. August 1922	Neuseeland
5. August 1922	Italien
13. November 1922	Dänemark
29. November 1922	Siam
29. Januar 1923	Finnland
7. April 1923	Kolumbien
22. August 1923	Malaiische Staaten
4. September 1923	Norwegen
13. November 1923	Oesterreich
28. Januar 1924	Palästina
9. Mai 1924	Rumänien
8. September 1924	Tschechoslowakei

Unter diesen besitzen Albanien, Dänemark, Norwegen und Palästina überhaupt keine nennenswerten schiffbaren Wasserstraßen, Großbritannien, Indien, Neuseeland, Finnland, Kolumbien, Malaiische Staaten keine von Bedeutung, die sie mit anderen Staaten teilen und die daher für eine Internationalisierung in Betracht kommen würden; die Hauptflüsse in Bulgarien, Rumänien, Oesterreich und der Tschechoslowakei aber sind ohnehin internationalisiert. Keiner von jenen Staaten hat also mit der Ratifizierung das geringste Opfer gebracht! Das Barcelonaer Zusatzabkommen über die Häfen, die dem internationalen Regime unterliegen, ist sogar nur von 13 Staaten ratifiziert worden, nämlich von den vorgenannten ohne Bulgarien, Italien und Kolumbien. Unter den Staaten, die ratifiziert haben, befinden sich bisher nur 2 Großmächte: England und Italien.

Demnach ist der Augenblick noch nicht gekommen, daß die Vereinbarungen in Kraft treten können. Deutschland wurde zwar durch den Versailler Art. 379 verpflichtet, jedem internationalen Abkommen „über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs der Schiffahrtswege, Häfen und Eisenbahnen" beizutreten, aber ganz abgesehen davon, daß es zweifelhaft ist, ob wir dieser Verpflichtung nicht schon durch die am 9. April 1923 erfolgte Ratifizierung des Barcelonaer Sonderabkommens über die Freiheit des Transitverkehrs voll genügt haben, ist der Zeitpunkt, wann wir verpflichtet sind beizutreten, durchaus nicht vorgeschrieben. Und billigerweise wird uns niemand zumuten können, daß wir ratifizieren, solange wir noch nicht Mitglied des Völkerbundes sind, unter dessen Auspizien seinerzeit die Konferenz von Barcelona einberufen worden ist. Aber auch wenn wir im Herbst 1926 wirklich Mitglied des Völkerbundes werden sollten (was zurzeit noch keineswegs sicher ist), haben wir alle Veranlassung, unseren endgültigen Beitritt zum Barcelona-Abkommen solange wie möglich hinauszuschieben, denn es finden sich in dem Abkommen einige böse Fußangeln, die unseren deutschen Interessen verhängnisvoll werden können, und auch rein sachlich wäre es ein Nonsens, daß wir ratifizieren, solange keiner der anderen Rheinuferstaaten, solange vor allem nicht Holland das Abkommen ebenfalls anerkannt hat.

Die Dinge liegen so eigenartig, daß bei einer Hinauszögerung der Ratifizierung, zu der wir an sich möglichenfalls verpflichtet sind, voraussichtlich uns niemand drängen wird, den Versailler Art. 379 einzuhalten. England und Italien haben schwerlich irgendwelches Interesse daran, Frankreich aber, das sonst am eifrigsten bereit ist, den Shylock-Schein zu präsentieren, würde es offenbar gar nicht ungern sehen, wenn die Barcelona-Akte überhaupt nicht in Kraft tritt, und wird sich daher hüten, ihre baldige Ratifizierung durch Deutschland zu fordern, zumal, da es sich selber bisher der Ratifizierung enthalten hat — möglicherweise aus der Besorgnis heraus, daß sonst die zwei Staaten durchfließende Rhone eines Tages ebenfalls unter den „Wasserstraßen von internationalem Interesse" erscheinen könnte. Wenn aber Frankreich nicht ratifiziert, wie sollen dann jemals 5 Großstaaten zusammengebracht werden, die die Barcelonaer Bestimmungen als für sich verbindlich erklären und dadurch den Vertrag in Kraft setzen? An Rußlands und der Vereinigten Staaten Zustimmung ist natürlich nicht zu denken, da sie allem, was mit dem Völkerbund zusammenhängt (auch die Barcelonaer Konferenz stand unter den Auspizien des Völkerbundes), grundsätzlich ablehnend gegenüberstehen. Die letzte Großmacht aber, Japan, trifft ebenfalls keine Anstalten, dem Abkommen über die internationalen Wasserstraßen beizutreten. Da die paar kleinen japanischen Flüsse niemals unter das Abkommen fallen können, ist der Grund dieser Zurückhaltung nicht ersichtlich. Es bleibt fast nur die Annahme übrig, daß Japan als Herr Koreas keine Neigung hat, den Yalu, den koreanisch-mandschurischen Grenzfluß, unter die „Wasserstraße von internationalem Interesse" einzureihen. Triftige Gründe muß Japan jedenfalls für seine ablehnende Haltung haben, denn die zwei anderen Barcelonaer Abkommen über die Freiheit

des Transits und über das Flaggenrecht der binnenländischen Staaten zur See, hat Japan bereits am 20. Februar 1924 ratifiziert, und nur das Abkommen über die Schiffahrtsstraßen hat es ignoriert! — Wie die Dinge liegen, würde Deutschlands Ratifizierung dem Vertrag über die Wasserwege von internationalem Interesse also doch nicht zur Allgemeingültigkeit verhelfen und uns lediglich Pflichten auferlegen, ohne uns vorläufig Rechte, etwa dem widerspenstigen Polen gegenüber, zu verschaffen. Es kann demnach nur vollauf gebilligt und befürwortet werden, daß Deutschland vorläufig nicht zur Ratifizierung schreitet. Wenn das Barcelona-Abkommen etwa überhaupt nicht in Kraft treten kann, wollen wir uns auch noch keine grauen Haare darüber wachsen lassen. Eine so tüchtige theoretische Arbeit das Abkommen sonst ist und so sehr man wünschen kann, daß der größte Teil des Inhalts je eher je lieber anerkanntes Völkerrecht wird — die ungeheuerliche Definition des Begriffs der internationalisierten Ströme, wie sie dem Abkommen als Kompromislösung widerstreitender nationaler Interessen von Staatengruppen einverleibt worden ist, kann es für Deutschland nie und nimmer erwünscht scheinen lassen, daß solche begriffliche Mißgeburt, die obendrein nicht nur ungerecht, sondern auch sachlich falsch*) ist, von uns als bindendes Völkerrecht anerkannt werde. Ohne eine nochmalige internationale Konferenz, welche die bisherigen Schönheitsfehler der Barcelona-Akte beseitigt und wirklich alle Kulturstaaten vereinigt, wird es schwerlich abgehen. Vom Völkerbund freilich dürfte die Anregung nicht ausgehen und die Konferenz auch nicht unter seinen Anspizien stehen. Er hat bei weitem nicht mehr die notwendige moralische Autorität, um derartigen völkerrechtlichen Neuerungen den Weg zu ebnen, und bei der berechtigten, weitgehenden Abneigung verschiedener, z. T. besonders wichtiger Staaten gegen alles, was aus dem Genfer Völkerbundspalast kommt, erscheint es ausgeschlossen, daß einer vom Völkerbund angeregten Konferenz je ein besseres Schicksal zuteil wird als dem Fehlschlag von Barcelona, bei dem in Wahrheit ein großer, ein sehr großer Aufwand nutzlos vertan worden ist, wenigstens soweit das Abkommen über die Wasserstraßen von internationalem Interesse in Betracht kommt.

Staatsrechtlich ist durch das Nichtinkrafttreten des Wasserstraßen-Abkommens von Barcelona eine ganz ungemein komplizierte Lage geschaffen worden, denn an verschiedenen Stellen des Versailler Diktats (Art. 338, 354) ist ausdrücklich vorgeschrieben worden, daß die Vereinbarungen des abzuschließenden „Allgemeinen Abkommens“ (eben des Barcelonaer) maßgebend zu sein hätten für die Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe, Oder, Memel und Donau sowie für die neue Rheinschiffahrts-Akte. Die Frage, ob die Versailler Bestimmungen durch das Nichtinkrafttreten der Barcelona-Akte etwa hinfällig geworden sind, werden nur die allergewiegtesten Völkerrechtler entscheiden können, und vielleicht auch sie nicht einmal. Zunächst sollte man in seinem Laienverstand vermuten, daß die Artikel des in der Tat ja abgeschlossenen Vertrags von Barcelona eo ipso und ohne Vorbehalt auf die deutschen Ströme anwendbar sein müssen. Aber welch grotesker Zustand entsteht dann meinetwegen auf dem Rhein, wenn die Barcelona-Akte für keinen einzigen der Rheinuferstaaten bindende Kraft hat und dennoch für den Rhein von Basel bis zur Mündung gelten soll! Sollte übrigens in absehbarer Zeit tatsächlich ein neues internationales Abkommen über Wasserstraßen von internationaler Bedeutung geschlossen werden, das die Fehler und Unvollkommenheiten der Barcelona-Akte vermeidet und einer allgemeinen Ratifizierung der Beschlüsse die Wege ebnet, so hat Deutschland ihm gegenüber in jedem Falle völlig freie Hand beizutreten oder den Beitritt zu verweigern, denn die Verpflichtung des Versailler Art. 379, einem jeden Abkommen über den Durchgangsverkehr beizutreten, erlosch 5 Jahre nach Ratifizierung des Friedensdiktats, d. h. also am 10. Januar 1925. Da das Barcelonaer Abkommen über die Wasserwege von internationaler Bedeutung bis heute nicht rechtskräftig geworden ist, erscheint es sogar recht zweifelhaft, ob wir jetzt überhaupt noch zur Ratifizierung des Transit-Abkommens von Barcelona verpflichtet sind. Art. 379 fordert von uns den bedingungslosen Beitritt zu Transit-Abkommen, die bis zum 10. Januar 1925 „abgeschlossen“ sind. Es wird Sache der Juristen sein, sich zunächst einmal darüber zu äußern, ob ein Vertrag, dem seit über 5 Jahren von der Mehrzahl der Unterzeichner die Ratifizierung verweigert wird und der daher bisher nicht zur Geltung gelangt ist, als „abgeschlossen“ bezeichnet werden kann, zumal da die Voraussetzung des Art. 379, daß er „zwischen den alliierten und assoziierten Mächten“ geschlossen werden müsse, ebenfalls nicht restlos erfüllt ist, denn die Vereinigten Staaten und Rußland haben ja an den Barcelonaer Verhandlungen nicht teilgenommen, geschweige denn den Vertrag unterzeichnet. Streng genommen scheint demnach schon jetzt eine Verpflichtung Deutschlands zur Ratifizierung keinesfalls vorzuliegen, denn Art. 379 lautet ja nicht „zwischen alliierten und assoziierten Mächten“, sondern „zwischen den alliierten und assoziierten Mächten“. Zu diesen gehörten unweigerlich die Vereinigten Staaten. Ein Vertrag, der die Unterschrift dieser Vereinigten Staaten nicht erhalten hat, dürfte demnach ohnehin vom Art. 379 nicht erfaßt werden. — Doch mögen sich hierüber die Staatsrechtler und Völkerrechtler den Kopf zerbrechen . . .

Im übrigen scheint dies ja eine praktisch belanglose Doktorfrage zu sein, da eben zur Zeit Niemand auf baldige Ratifizierung durch Deutschland drängt und wir anscheinend tun und lassen können, was wir wollen. Sollte freilich einmal der Fall eintreten, daß wir unter Berufung auf Art. 379 zur Ratifizierung aufgefordert werden, so wird es uns niemand verdenken können, wenn wir in einem Vertragsdiktat, das ohne unsere Mitwirkung zustande gekommen ist, jede juristische Hintertür zu unseren Gunsten benutzen, die nicht durch unsere Schuld versehentlich offen gelassen worden ist. Es scheint jedenfalls, daß wir dem Barcelonaer Wasserstraßen-Abkommen gegenüber wie gegenüber jedem künftigen Staatsvertrag, der etwa an seine Stelle treten sollte, schon jetzt de facto völlige Bewegungsfreiheit haben und unserer Entscheidung ausschließlich Deutschlands Belange und Interessen zugrunde legen können.

*) Internationalisiert sollen Wasserstraßen sein, für die Schiffahrtskommissionen unter Beteiligung von Nicht-Uferstaaten bestehen. Aber für die unzweifelhaft internationalisierten Wasserstraßen der Memel, des Suezkanals, auch des Kongo, bestehen solche Kommissionen de facto nicht! — Näheres über die begrifflichen Eiertänze der „Strom-Internationalisierungen“ in meiner soeben erschienenen Studie „Freie Ströme“ (Leipzig, Gloeckners Verlag).

Die Bedeutung der Binnenschiffahrt im Außenhandel Ungarns

Von Ministerialrat Dr. Rado von Hazay, Budapest.
Vorm. Leiter der Schiffahrtsabteilung und des Seeamtes im königl. ungar. Handelsministerium.

Die Binnenschiffahrt spielt in der Abwicklung des Außenhandels Ungarns eine ganz bedeutende Rolle. Wenn wir aber ihre Bedeutung auf diesem Gebiete vor und nach dem Weltkriege vergleichen, so kommen wir zu sehr interessanten Ergebnissen.

Auf Grund der uns vom königlich ungarischen Statistischen Amte in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellten Daten ersehen wir, daß der Wert der Ausfuhr Großungarns vor dem Kriege die Ergebnisse der Jahre 1911, 1912 und 1913 zur Grundlage genommen — durchschnittlich

cirka 1,9 Milliarden Goldkronen ausmachte, von denen im Jahre 1911 14,13 %, im Jahre 1912 13,43 % und im Jahre 1913 11,12 % mit Hilfe der Binnenschiffahrt in das Ausland gelangte. Der Wert der Einfuhr Großungarns war in den obenerwähnten Jahren durchschnittlich cirka 2,12 Milliarden Goldkronen, von denen im Jahre 1911 14,21 %, 1912 15,15 %, 1913 14,38 % auf Binnenschiffahrtsfahrzeugen nach Ungarn gebracht wurden.

In den ersten Jahren nach dem Weltkriege haben die in den verschiedenen Staaten bestehenden Ein- und Ausfuhrverbote den Außenhandel so ziemlich ganz unterbunden, so daß wir die Ergebnisse dieser Jahre außer Acht lassen. Erst die Jahre 1923, 1924 und 1925 zeigen ziemlich normale, dem heutigen Ungarn entsprechende Verhältnisse, weshalb wir uns im Laufe unserer weiteren Betrachtungen mit den Ergebnissen dieser Jahre beschäftigen wollen.

Der Wert der gesamten Ausfuhr Rumpfungarns betrug im Jahre 1924 575 Millionen Goldkronen, von denen 21,25 % im Jahre 1925 700 Millionen Goldkronen, von denen 16,00 % auf dem Wasserwege ins Ausland geschafft wurden. Der Wert der Einfuhr betrug in diesen beiden Jahren 703 resp. 704 MillionenGoldkronen, von denen 21,46 % resp. 18,26 % auf dem Wasserwege nach Ungarn kamen.

Wenn man also die gesamten Dienste der Binnenschiffahrt bei der Abwickelung des Auslandsverkehr vor und nach dem Kriege vergleicht, so kommt man zu dem Ergebnis, daß deren relative Bedeutung stark zugenommen hat. Während nämlich vor dem Kriege die Binnenschiffahrt durchschnittlich nur 13,73 % des gesamten Außenhandels vermittelte, wurden in den Jahren 1924 und 1925 durchschnittlich 20,74 % des ganzen Außenhandels auf dem Wasserwege abgewickelt.

Diese Verschiebung ist vollkommen motiviert. Hatte der mächtige Donaustrom, der auf 925 km ungarische Ufer bespülte, schon vor dem Kriege eine große Wichtigkeit als Verkehrsweg für Großungarn, so hat dessen Wichtigkeit für Rumpfungarn, trotzdem infolge des unglücklichen Friedens von Trianon nurmehr 280 km rein ungarisch sind, noch bedeutend zugenommen.

Großungarn hatte vor dem Krieg ein ziemlich intensiv ausgebautes Eisenbahnnetz, das in regem Anschlusse an die Nachbarstaaten, der Abwickelung eines großen Teiles des Auslandsverkehres ermöglichte. Heute, wo uns fast in jeder Richtung nicht besonders freundliche Nachbarstaaten umgeben, sucht der Export und Import womöglich jenen Verkehrsweg, wo er auf relativ weniger Hindernisse stößt. Leider ist auch der Verkehr auf der Donau trotz Internationaler Donaukommission und Völkerbund noch kein so klagloser als er sein sollte, aber die Verhältnisse haben sich hier in den letzten Jahren immerhin gebessert und sind vielleicht etwas leichter als auf dem Schienenweg.

Wenn wir nun den ungarischen Schiffahrtsverkehr nach Waren gesondert betrachten, so sehen wir, daß sowohl vor wie nach dem Kriege in der Ausfuhr hauptsächlich Mehl, Weizen, Korn, Hafer, Mais, in der Einfuhr aber hauptsächlich Kohle, Baumwoll- und Schafwollstoffe, Papierwaren, bearbeitetes Leder und Eisenwaren befördert werden. Vor dem Kriege hatten wir noch einen ganz bedeutenden Export an rohem und bearbeitetem Holz, während Ungarn jetzt nach Abtrennung der waldreichen Gebiete seinen Holzbedarf zum größten Teil durch Import zu decken bemüßigt ist.

Die beiden unteren Tabellen geben ein genaueres Bild darüber, mit welchem Prozentsatz die einzelnen Waren an dem von der Schiffahrt abgewickelten Außenhandel partipizieren:

AUSFUHR

Waren und Warengruppen	1911	1912	1913	1923	1925
	Die Beteiligung der einzelnen Waren im Gesamtwerte der Ausfuhr per Schiff in Prozenten				
Mehl	39,93	43,65	44,63	40,18	25,14
Weizen	6,09	6,09	6,70	1,93	11,50
Korn	8,64	6,69	5,66	2,84	8,25
Mais	11,17	3,14	2,80	0,35	3,90
Maschinen und Apparate	0,86	0,90	0,48	0,35	3,62
Schafwolle	0,53	0,65	0,70	1,55	3,60
Federn	0,05	0,04	0,03	2,26	2,15
Eisenwaren	0,62	0,76	0,53	0,93	1,72
Baumwollstoffe	1,12	1,41	1,50	1,13	1,70
Bearbeitetes Leder	1,16	1,21	1,53	1,47	1,44
Elektrische Maschinen und Apparate	0,12	0,21	0,36	2,41	1,25
Hafer	8,43	8,55	5,01	2,82	1,19
Eisenhalbfabrikate	0,42	0,26	0,35	2,74	1,06
Verschiedene andere Waren	20,86	26,44	29,72	34,11	33,48
Gesamtausfuhr	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

EINFUHR

Waren und Warengruppen	1911	1912	1913	1923	1925
Baumwollstoffe	22,69	20,27	19,58	11,73	14,70
Papier und Papierwaren	4,90	4 80	5,90	7,70	8,56
Schafwollstoffe	6,20	6,62	7,09	7,44	7,74
Bearbeitetes Leder	7,33	5,90	6,64	6,79	4,48
Mineralöl	0,11	0,15	0,15	7,38	3,96
Maschinen und Apparate	3,28	3,28	2,81	1,55	3,45
Eisenwaren	5,76	5,39	5,08	1,69	3,04
Salz	0,00	0,00	0,00	0,92	2,55
Baumwollgarne und Zwirne	0,78	0,77	0,72	2,39	2,53
Jute	0,06	0,03	0,03	1,41	2,52
Rohmetalle	0,76	1,07	1,23	3,33	2,21
Verschiedene andere Waren	48,23	51,73	50,77	47,67	44,26
Gesamteinfuhr	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00



Verladeanlage der Kön. Ung. Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. in Budapest


Kvattay-Schiffsschleuse im Budapester Handels- und Industriehafen


Verladeanlagen im zollfreien Hafen in Budapest

Vor dem Kriege exportierte Ungarn jährlich ca. 8 Millionen Meterzentner Mehl, von denen durchschnittlich 40 % auf Binnenschiffahrtswegen und ca. 7½ Millionen Meterzentner Weizen und Korn, von denen ca. 20 % auf dem Wasserwege, demgegenüber hatte Ungarn im Jahre 1925 nur eine Ausfuhr von ca. 2 Millionen Meterzentner Mehl, davon 27 % auf dem Donauwege und ca. 3,4 Millionen Meterzentner Weizen und Korn, davon ca. 25 % auf dem Wasserwege. Die diesbezüglichen Ergebnisse des Jahres 1923 mußten außer Acht gelassen werden, weil in diesem Jahr infolge einer ungünstigen Ernte erheblich weniger Brotfrüchte ausgeführt werden konnten.

Wir sehen also, daß nicht nur die Ausfuhr des Mehls im Verhältnis zu den Brotfrüchten erheblich gesunken ist, sondern daß auch Mehl nach dem Kriege verhältnismäßig weniger den Wasserweg gewählt hat, während Brotfrüchte diesen Weg jetzt noch mehr bevorzugten, wie vor dem Kriege.

Untersuchen wir die Daten bezüglich der Einfuhr Ungarns und nehmen wir die eingeführten Mengen zur Grundlage, so sehen wir, daß sowohl vor wie nach dem Krieg an erster Stelle Kohle, Holz, Eisen und Eisenhalbfabrikate stehen, welche Waren aber zum größten Teil auf dem Landwege hereingebracht wurden. Nur Mineralöl, welches auch was Menge anbetrifft einen großen Einfuhrposten bedeutet und welches vor dem Kriege nur zu 1½ % auf dem Wasserwege hereinkam, wird nunmehr bis zu 40 % per Schiff hereingebracht.

Nehmen wir aber den Wert der eingeführten Waren zur Grundlage, so stehen vor dem Kriege an erster Stelle Baumwoll- und Schafwollstoffe, Maschinen, Eisenwaren und bearbeitetes Leder, die im Durchschnitte ca. 25 % den Wasserweg wählten. Dieses Verhältnis hat sich bei den jetzt erwähnten Waren auch nach dem Kriege nicht wesentlich verschoben.

Die nun folgenden Tabellen zeigen die gesamte Ausfuhr und Einfuhr Ungarns vor und nach dem Kriege nach den wichtigsten Waren gegliedert und wieviel von diesen Warenmengen den Binnenschiffahrtsweg gewählt haben.

Die Zahlen der beiden Tabellen geben ein ziemlich klares Bild darüber, welche Dienste die Binnenschiffahrt dem Außenhandel Ungarns leistet. Auf einen wesentlichen Umstand möchten wir aber aufmerksam machen: die Menge der vor dem Weltkriege mittels Binnenschiffahrzeugen in das Ausland gebrachten ungarischen Waren überstieg wesentlich die eingeführten Waren, das bedeutet, daß der Schiffsraum im Rückwege 25—40 % unausgenützt blieb. Dieses Verhältnis hat sich nach dem Kriege geändert. Im Jahre 1923 überstiegen die auf dem Wasserwege hereingebrachten Warenmengen die Ausfuhr, weil in diesem Jahre infolge der schlechten Ernte weniger Getreide ausgeführt wurde, während im Jahre 1925 die Einfuhr sowie die Ausfuhr so ziemlich dieselben Endresultate aufweisen. Dies ist natürlich für die Schiffahrt am günstigsten, denn der Schiffsraum konnte sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt gleichmäßig ausgenützt werden.

Es steht außer Zweifel, daß die Binnenschiffahrt im wirtschaftlichen Leben Ungarns ein sehr bedeutender Faktor ist und daher deren weitere günstige Entwicklung zu wirtschaftlicher Gesundung des Landes erheblich beitragen kann. Die Betreuung der Interessen der Schiffahrt sind dem königlich ungarischen Handelministerium anvertraut, in welchem während mehr als dreißig Jahren eine selbständige Schiffahrtsabteilung bestand, die sich um die Schiffahrt wertvolle Verdienste erworben hat. Diese Abteilung wurde jedoch Ende vorigen Jahres aufgelöst und deren Wirkungskreis der außenhandelspolitischen Abteilung anvertraut. Dieses dürfte keine glückliche Maßnahme gewesen sein. Die Schiffahrtsangelegenheiten sind zu wichtig, als daß sie nebensächlich behandelt werden könnten. Was zerstört wurde, wird wieder aufgebaut werden müssen, denn ein so wichtiges Verkehrsmittel wie die Schiffahrt muß auch in der obersten staatlichen Administration seine entsprechende Fürsorge finden.


Uferpartie im zollfreien Hafen in Budapest


Oeffentliches Lagerhaus in Budapest

A. AUSFUHR

Waren und Warengruppen	1911					1913					1923					1925				
	Gesamtausfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamtausfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamtausfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamtausfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen		
	Meter Centner	Wert in Tausend Goldkron.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %	Meter Centner	Wert in Tausend Goldkron.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %	Meter Centner	Wert i. Taus. Goldkr.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %	Meter Centner	Wert i. Taus. Goldkr.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %
Mehl	7.390.502	251.850	3.031.029	103.284	41.01	8.059.978	255.376	2.983.358	94.515	37.01	1.854.247	61.409	928.176	30.741	50.06	2.102.538	103.197	573.859	28.162	27.29
Weizen	4.702.022	115.421	641.328	15.743	13.64	5.082.881	114.366	630.787	14.193	12.41	750.934	13.379	82.670	1.473	11.01	2.179.409	63.857	440.022	12.893	20.19
Korn	3.188.840	62.182	1.146.463	22.354	35.95	2.556.779	46.022	665.557	11.980	26.03	230.899	3.383	148.169	2.171	64.17	1.238.749	31.043	368.914	9.245	29.78
Mais	5.123.020	77.138	1.918.571	28.888	37.45	1.735.923	28.426	362.024	5.927	20.85	29.716	536	14.886	268	50.00	1.763.255	32.585	236.538	4.370	13.41
Hafer	1.930.896	37.814	1.113.608	21.807	57.67	1.346.031	22.713	629.299	10.618	46.75	509.199	7.719	121.795	1.846	23.91	348.185	6.870	67.568	1.333	19.41
Rohes u.bearbeitet.Holz	9.343.675	74.215	364.909	2.902	3.91	11.219.270	81.156	622.866	4.504	5.55	152.385	971	7.483	48	4.91	267.509	2.411	37.964	342	14.19
Versch. andere Waren	38.108.446	1.211.869	2.455.076	63.702	5.25	40.826.227	1.356.717	2.567.007	70.054	5.16	8.605.651	250.691	664.989	39.959	16.00	13.959.955	460.095	2.008.874	55.672	12.08
Gesamtausfuhr	70.647.401	1.830.489	10.670.984	258.680	14.13	70.827.091	1.904.776	8.460.888	211.791	11.12	12.133.031	338.088	1.962.168	76.506	22.63	21.859.600	700.058	2.833.739	112.017	16.00

B. EINFUHR

Waren und Warengruppen	1911					1913					1923					1925				
	Gesamteinfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamteinfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamteinfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen			Gesamteinfuhr		davon auf Binnenschiffahrtswegen		
	Meter Centner	Wert in Tausend Goldkron.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr	Wert in %	Meter Centner	Wert in Tausend Goldkron.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %	Meter Centner	Wert i. Taus. Goldkr.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %	Meter Centner	Wert i. Taus. Goldkr.	Meter Centner	Wert i.Taus. Goldkr.	Wert in %
Baumwollstoffe	509.488	203.662	167.979	67.141	32.97	459.998	176.766	152.130	58.457	33.07	73.627	48.347	22.136	14.543	30.08	104.338	89.016	23.291	19.868	22.32
Schafwollstoffe	151.832	135.131	22.278	18.357	13.58	141.551	118.772	25.217	21.153	17.81	24.667	25.934	8.777	9.225	35.57	30.528	48.889	6.535	10.467	21.42
Mineralöl	4.392.344	23.815	24.493	339	1.42	3.674.774	44.444	22.083	439	0.99	834.798	17.375	439.720	9.151	52.67	770.137	13.139	314.137	5.359	40.79
Maschinen u. Apparate	917.834	95.914	93.082	9.700	10.11	866.345	90.390	85.518	8.376	9.27	161.670	14.376	21.608	1.922	13.37	142.691	29.005	22.867	4.650	16.03
Eisenwaren	1.229.339	82.530	253.975	17.049	20.66	1.187.542	74.591	241.956	15.197	20.37	143.685	9.703	30.967	2.091	21.55	115.383	15.873	29.752	4.106	25.87
Kohle	35.834.814	71.010	1.140.569	2.258	3.18	48.452.018	108.432	1.306.843	2.928	2.70	8.389.308	37.198	329.963	1.741	4.68	11.927.110	46.375	552.928	2.152	4.64
Eisenhalbfabrikate	1.069.210	27.134	180.426	4.579	16.88	1.091.958	24.418	182.346	4.077	16.70	283.340	7.746	87.300	2.386	30.80	111.245	4.974	24.228	1.083	21.77
Roheisen	1.101.180	11.159	172.074	1.743	15.62	1.577.139	17.046	220.770	2.387	14.00	555.828	8.401	185.629	2.805	33.39	400.504	5.275	62.172	819	15.33
Rohes u. bearbeit. Holz	4.178.566	15.045	602.070	2.168	14.41	3.726.056	12.403	1.040.445	3.478	28.04	20.739.468	50.419	68.898	166	0.33	22.244.319	72.085	174.519	562	0.78
Versch. andere Waren	24.651.926	1.416.800	3.407.603	172.627	12.15	26.432.913	1.407.074	3.768.182	182.009	12.90	16.425.963	203.490	1.530.504	79.966	39.39	8.910.678	415.049	1.939.855	86.030	20.73
Gesamteinfuhr	74.036.533	2.082.200	6.064.549	295.961	14.21	87.610.294	2.075.336	6.845.490	298.501	14.38	37.632.354	422.985	2.788.502	123.996	29.32	44.756.933	739.680	3.150.284	135.096	18.26

60 Jahre Kaibetrieb im Hamburger Hafen

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Güterumschlag im Hamburger Hafen fast ausschließlich zwischen den im Elbestrom an Pfahlgruppen festgemachten Seeschiffen und Flußfahrzeugen sowie zwischen den Seeschiffen und den Speichern der Stadt durch Hafenfahrzeuge ausgeführt. Das Anwachsen der Dampfschiffahrt und der Ausbau der Eisenbahnen, die die Voraussetzung für die beginnende Entwicklung der Industrie in den Nordseeländern waren, erforderten große Kapitalien, die nur durch schnelleren Umsatz verzinst werden konnten. Die wachsende Industrie benötigte eine Beschleunigung des Verkehrs und damit einen schnelleren Umschlag in den Häfen. Es stellte sich damals auch die Notwendigkeit heraus, Anlagen für den schnelleren Umschlag zwischen Seeschiffen und Landfahrzeugen zu schaffen. Die Aufgabe dieser Anlagen war für den einkommenden Verkehr die schnellere Entlöschung der Seeschiffe sowie eine bessere Unterbringung der gelöschten Güter für das Sortieren, für die Lagerung, Besichtigung und Weiterverladung nach dem Hinterlande. Seewärts ausgehende Güter sollten in diesen Anlagen gesammelt werden, um sie schnell und sicher an die Seeschiffe überzugeben. Diese Aufgabe wurde durch die im Jahre 1866 am nördlichen Ufer des Sandthorhafens errichteten Kaischuppen gelöst.

Mit dem Beginn der Entlöschung zweier deutscher Dampfer am Sandthorquai am 13. August 1866 ist der staatliche Kaibetrieb eröffnet worden. Die Entwicklung des Kaibetriebes war entsprechend des lebhaft steigenden Schiffs- und Güterverkehrs eine außerordentlich schnelle und günstige. Der Maßstab dieser Entwicklung zeigt sich an den nachfolgenden Zahlen:

Staatskaibetrieb:

Jahr	überd. Kaischpp. Fläche in qm	Zahl der abgefert. Seeschff.	Größe des abgefert. Schiffsraums in N. R. T.	Güterumschl. über die Kaischuppen in To.
1866/67	9 738	137	62 475	181 800
1876	41 699	1 582	874 604	642 950
1886	64 278	2 762	2 028 195	1 155 350
1896	142 823	3 784	2 603 211	1 645 357
1906	239 113	4 994	3 691 207	2 967 891
1913	299 128	5 494	4 694 342	4 002 019
1921	381 965	3 582	3 188 960	2 755 649
1925	292 680	6 299	5 625 442	3 450 774
1926*)	311 744	—	—	—
1927*)	325 744	—	—	—

*) einschließlich der Neubauten.

Vom Jahre 1891 an sind in steigendem Maße Kaischuppen an Reedereien zur eigenen Betriebsführung verpachtet worden, hauptsächlich um den fahrplanmäßigen Liniendienst besser sicherzustellen. Die Betriebsführung in den verpachteten Anlagen entspricht durchaus der in den staatlich betriebenen Kaianlagen. Die Umschlagstarife sind die gleichen. Die Größe der Pachtanlagen und der Verkehr in diesen hat sich, wie die nachfolgenden Zahlen ausweisen, in ähnlicher Weise wie im Staatskaibetriebe entwickelt.

Pachtkaibetriebe:

Jahr	überd. Kaischpp. Fläche in qm	Zahl der abgefert. Seeschiff.	Größe des abgefert. Schiffsraums in N. R. T	Güterumschl. über die Kaischuppen in To.
1896	29 754	249	683 214	—
1906	150 727	762	2 280 519	—
1913	225 627	1 055	3 381 432	3 064 877
1921	241 043	740	1 930 051	1 377 081
1925	287 045	2 200	5 294 437	2 588 852

Der Jahresbericht der Kaiverwaltung für das Jahr 1925 zeigt besonders die Entwicklung des Kaibetriebes in der Nachkriegszeit. Wenn die im Bericht angegebenen Zahlen für das Jahr 1925 teilweise diejenigen von 1913 noch nicht erreichen, so ist doch eine ganz erfreuliche, rasche Aufwärtsentwicklung des Verkehrs nach der schweren Kriegszeit, in der die Kaianlagen ausschließlich der Kriegswirtschaft dienten, zu verzeichnen.

Wir entnehmen dem Bericht folgende Einzelheiten:

In den Jahren 1919 bis 1921 trug der Kaiverkehr den Hauptanteil am Güterumschlag im Hamburger Hafen, weil es sich hauptsächlich um die Lebensmittelversorgung Mitteleuropas, vorwiegend in der Form von Fertigprodukten, die im Strom nicht umgeschlagen werden konnten, handelte. Erst seit dem Jahre 1922 entwickelte sich wieder der Güterumschlag im Strom wie in der Vorkriegszeit. Bereits im Jahre 1925 überstieg der Schiffsverkehr in den Kaianlagen, sowohl an Schiffsraum als auch an Schiffseinheiten die entsprechenden Zahlen der Vorkriegszeit. Die Zerschlagung der deutschen Schiffahrt durch den Friedensvertrag gab den ausländischen Reedereien die leichte Gelegenheit, einen ausgedehnten regelmäßigen Frachtverkehr mit Hamburg einzurichten. Die Hamburger Linienschiffahrt wurde zunächst fast ganz durch eine große Anzahl von Linienreedereien unter ausländischer Flagge abgelöst. Erst mit dem Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt konnten deutsche Reedereien an dem Dienst wieder teilnehmen. Dadurch hat sich aber die Zahl der Reedereien und dementsprechend die Zahl der Sammelstellen in den Kaianlagen gegenüber der Vorkriegszeit sehr vermehrt, so daß in der Nachkriegszeit bald eine erhebliche Nachfrage nach Kaischuppenraum eingetreten ist. Das hat seine Ursache darin, daß die Reedereien regelmäßiger Linien Wert darauf legen, aus Betriebsgründen wenn irgend möglich die Lösch- und Ladeplätze auf demselben Kaischuppen zu erhalten. Die Folge ist eine weiträumigere Belegung der Schuppenflächen.

Hand in Hand mit der Entwicklung des Seeschiffsverkehrs in den Kaianlagen stieg der Güterumschlag. Die wirtschaftlichen Verhältnisse brachten es mit sich, daß bis jetzt durchweg die Einfuhr zurückblieb. Hingegen ist die Ausfuhr in den Staatskaianlagen im Gegensatz zur allgemeinen Ausfuhr, die bisher noch schwächer ist als vor dem Kriege, über den Umfang des Vorkriegsverkehrs hinaus gestiegen. Der gesteigerte Ausfuhrverkehr über die Kaischuppen beansprucht sehr viel mehr Platz, weil es sich durchweg um sperrige Industriegüter in sehr kleinen Partien, meistens Stückgüter, handelt. Infolgedessen ist die Ausnutzung der Schuppenfläche ungünstiger als in der Vorkriegszeit.

Die Entwicklung des Güterumschlags in den staatlich betriebenen Kaianlagen wird durch die nachstehende Zusammenstellung dargestellt.

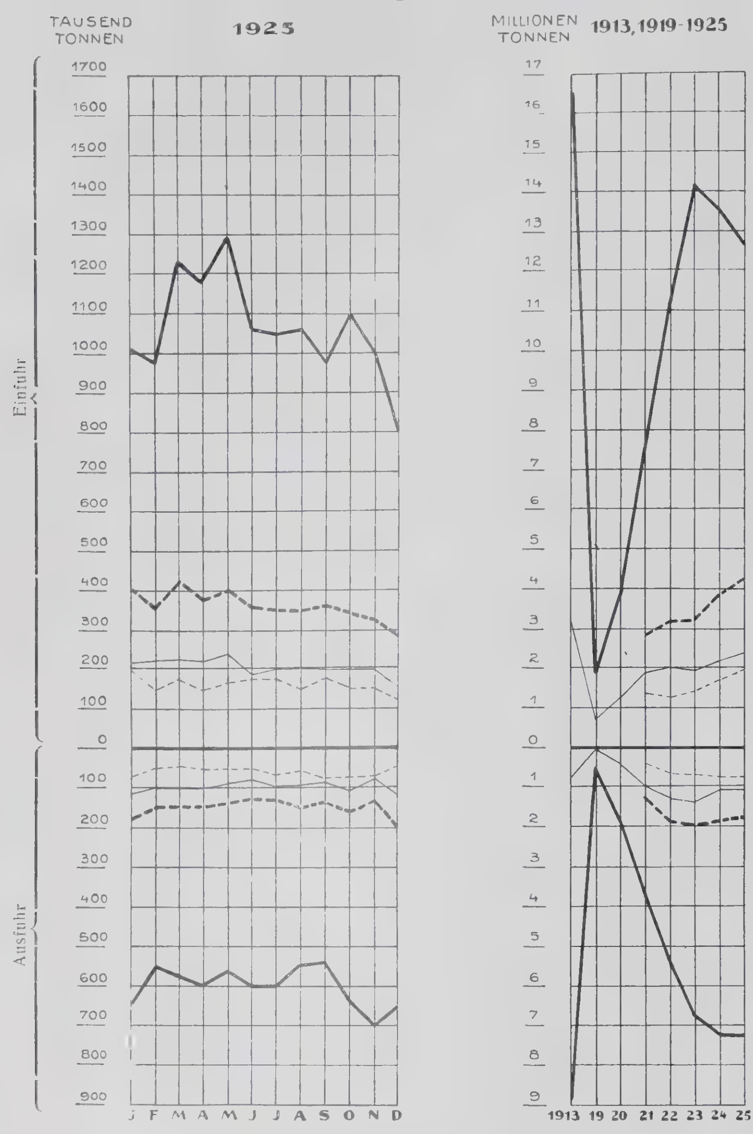
Güterumschlag in den staatlich betriebenen Kaischuppen:

	gelandete Güter	verladene Güter	zusammen:
1913	= 3 209 371 t	782 648 t	3 992 019 t
1920	= 1 235 004 t	342 733 t	1 577 737 t
1921	= 1 833 005 t	922 644 t	2 755 649 t
1922	= 1 956 641 t	1 245 418 t	3 202 059 t
1923	= 1 915 254 t	1 352 205 t	3 267 459 t
1924	= 2 145 297 t	1 133 872 t	3 279 169 t
1925	= 2 336 815 t	1 113 959 t	3 450 774 t

Güterumschlag in den staatlich betriebenen Freiladeanlagen:

	gelandete Güter	verladene Güter	zusammen:
1913	= 67 643 t	119 962 t	187 605 t
1920	= 72 233 t	70 691 t	142 924 t
1921	= 137 867 t	160 962 t	298 829 t
1922	= 408 785 t	123 380 t	532 165 t
1923	= 925 519 t	57 643 t	983 162 t
1924	= 234 992 t	71 502 t	306 494 t
1925	= 76 440 t	91 907 t	168 347 t

Der Güterumschlag im Hamburger Hafen



Der vor dem Kriege lebhafte Verkehr mit Chilesalpeter in den staatlich betriebenen Freiladeanlagen ist vollkommen ausgefallen, weil die deutsche Industrie den künstlichen Salpeter meistens zu denselben Bedingungen liefern kann. In der Ausfuhr blieb der Umschlag von Massengütern in den Freiladeanlagen gegenüber der Vorkriegszeit zurück. Die Abladungen von Zucker, Zement, Salzen und Kali haben sich erheblich vermindert. Erst im Laufe des Jahres 1925 zeigte sich wieder ein Bedürfnis zur Benutzung der Anlagen für Güter dieser Art. Insbesondere wird der Verkehr durch die im Laufe dieses Jahres eingeführten Seehafenausnahmetarife der Reichsbahn im günstigen Sinne beeinflußt.

Der Güterumschlag in den Pachtkaibetrieben zeigt, wie die folgenden Zusammenstellungen ausweisen, eine ähnliche Entwicklung wie in den staatlich betriebenen Anlagen.

Güterumschlag in den Privatkaischuppen:

	gelandete Güter	verladene Güter	zusammen:
1913 =	— t	— t	3 064 877 t
1920 =	— t	— t	747 133 t
1921 =	1 002 388 t	374 693 t	1 377 081 t
1922 =	1 278 461 t	618 412 t	1 896 873 t
1923 =	1 335 802 t	652 341 t	1 988 143 t
1924 =	1 796 986 t	740 831 t	2 537 817 t
1925 =	1 908 538 t	680 314 t	2 588 852 t

Freiladeverkehr in den Pachtkaibetrieben:

	gelandete Güter	verladene Güter	zusammen:
1923 =	821 827 t	— t	821 827 t
1924 =	186 723 t	— t	186 723 t
1925 =	35 906 t	— t	35 906 t

Durch den Krieg und die schwierigen Verhältnisse in der Nachkriegszeit haben sich die Bedingungen für die Arbeitsweise in den Kaianlagen gegenüber der Vorkriegszeit außerordentlich verändert. Wie bereits weiter oben erwähnt, blieb die Einfuhr über die Kaianlagen gegenüber der Vorkriegszeit zurück. Die früher in großen Partien ankommenden Sendungen von Lebensmitteln, Industrierohstoffen und Futtermitteln kommen jetzt durchweg in kleineren Sendungen an. Die Folge davon ist, daß durchweg mehr sortiert werden muß. Die höheren Preise der Güter bedingen eine schärfere Kontrolle der Lieferungen, infolgedessen wird bedeutend mehr gewogen als in der Vorkriegszeit. Im allgemeinen werden durch diese Veränderungen des Güterumschlages im Einfuhrverkehr am Kai verhältnismäßig mehr Arbeitsleistungen auf die Tonne umgeschlagenen Gutes verlangt als in der Vorkriegszeit.

Der Ausfuhrverkehr über die Kaianlagen hingegen hat sich gegenüber der Vorkriegszeit außerordentlich erhöht. Die Gründe dafür werden wohl ausnahmslos in den veränderten Verhältnissen der Frachtbedingungen gegenüber der Vorkriegszeit liegen. Die hochwertigen Industriegüter werden jetzt wegen der aus recht vielen Gründen erforderlichen schnelleren Lieferung und der meistens ungünstigeren Benutzung der Flußschiffahrt, die auch in der Regel einen Zwischenumschlag in den Binnenhäfen benötigt, mehr mit der Eisenbahn befördert als vor dem Kriege. Infolgedessen kommen diese Sendungen häufiger an den Kai als in der Vorkriegszeit, in der die Güter aus den sächsischen und böhmischen Industriegebieten vielfach in Sammelladungen auf der Elbe befördert wurden. Die Industriegüter werden, soweit es sich um ganze Wagenladungen handelt, direkt zur Entladung nach dem Kaischuppen gestellt. Sofern Stückgutsendungen in Frage kommen, werden sie entweder nach Umladung auf den Stückgutbahnhöfen der Reichsbahn in Eisenbahnwagen oder mit Fuhrwerken zwischen den Bahnhöfen und den Kaianlagen befördert.

Unmittelbar nach Kriegsschluß wurde im Hamburger Hafen die achtstündige durchgehende Arbeitszeit eingeführt. Die vor dem Kriege im Jahre 1913 eingeführte neunstündige Arbeitszeit mit 2 Stunden Mittagspause im Sommer und 1½ Stunden Pause im Winter hatte für viele Verkehrsbeziehungen Vorteile. So konnten z. B. in der Mittagszeit Rangierbedienungen vorgenommen werden. Im Fuhrwerksverkehr ist die Mittagspause durchweg zur Abfütterung der Pferde benutzt worden, so daß durch diese natürliche Pause eine Beschneidung der Abfertigungszeit nicht erfolgte. Im Hafenbetrieb werden an sich durch die Schwerfälligkeit der Fluß- und Hafenfahrzeuge beim Verholen Arbeitspausen zur Regel. Bei einer neun- bezw. zehnstündigen Arbeitszeit ist die Wirkung der obengenannten Pausen und Störungen weniger fühlbar als bei einer achtstündigen Arbeitszeit. Alle diese Nachteile vollkommen durch Aenderung der Organisation der Arbeitsweise aufzuheben, ist bisher noch nicht ganz gelungen, trotzdem viele Anstrengungen in dieser Richtung gemacht worden sind.

Auch die Lohnverhältnisse haben sich gegenüber der Vorkriegszeit erheblich geändert. In der Vorkriegszeit betrugen die Tagelohnsätze 4,— bis 5,20 M.

Die Diebstahlsgefahr im Hamburger Hafen war wie überall in den unruhigen Zeiten bedrohlich. Die getroffenen Maßnahmen haben im Verein mit der allgemeinen Besserung der Verhältnisse dazu beigetragen, daß seit längerer Zeit die Diebstahlsgefahr in den Kaianlagen als beseitigt gelten kann.

Die seit dem Jahre 1914 erbauten Kaischuppen sind weiter mit Doppelkränen ausgerüstet worden. Eine Verbesse-

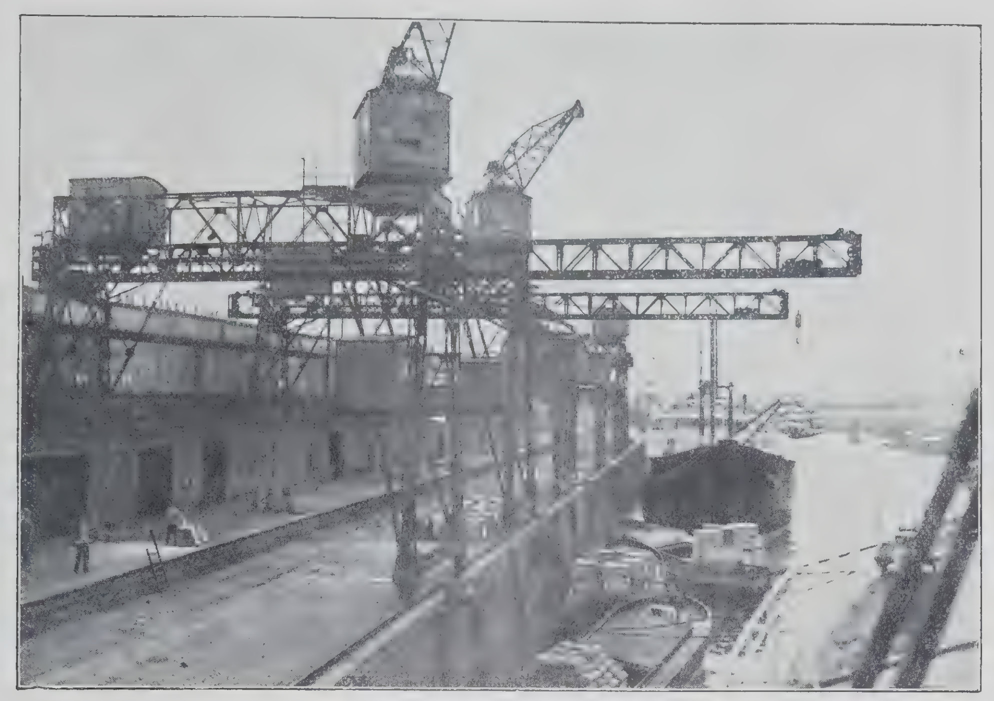


Abb. 1: Doppelkräne am Kai

rung ist dabei ein von der Laufkatze gesondert angeordneter fester Führerstand (siehe Abb. 1).

Die kurz vor dem Kriege begonnenen Versuche mit elektrischen Schleppern zur möglichsten Mechanisierung des Handkarrenbetriebes sind seit dem Jahre 1921 weiter ausgebaut worden. Die Versuche haben bereits merkliche wirtschaftliche Vorteile beim Betrieb von elektrischen Tafelwagen, die vielfach als Schlepper mit Anhängern arbeiten, gezeigt. Bei außerordentlicher Inanspruchnahme der Schuppenflächen wird ein hohes Stapeln der Güter notwendig. Eingehende Versuche, wirtschaftliche Vorteile dabei zu erzielen, haben zur Ausbildung von elektrischen Stapelwinden geführt. Als eine verbesserte Kranart zur Bearbeitung von schweren und sperrigen Gütern im Schuppenbetrieb wurden fahrbare Kräne (elektrische Elefanten — Abb. 2) eingeführt.

Die wasserseitigen Gleise an den Kaischuppen sind in vielen Fällen nur durch Drehscheiben erreichbar. Lokomotiven können die Drehscheiben nicht benutzen. Infolgedessen mußten die Eisenbahnwagen, wenn sie an der Wasserseite der Schuppen entladen oder beladen werden sollten, bisher durch Mannschaften verschoben werden. Zur Ersparung von Mannschaften und zur Erleichterung der Wagenverschiebungen ist jetzt ein elektrischer Schlepper (elektrisches Pferd) eingeführt worden. Dieses Fahrzeug wird auch zum Verschieben der häufig bei schlechtem Wetter schwer zu bewegenden elektrischen Rollkräne benutzt (Abb. 3).

Für die Wägungen ist eine neue Neigungswage erprobt worden, die Vorteile hinsichtlich Genauigkeit und Schnelligkeit der Wägungen bietet.

Mit dem 20. Juni 1919 wurde eine grundsätzliche Aenderung der Ladungsgebühren und der An- und Ablieferungsgebühren, die zu Umschlagsgebührensätzen zusammengefaßt wurden, vorgenommen. Am 5. November 1923 wurde ein Goldmarktarif eingeführt, der bereits am 12. November 1923



Abb. 2: Elektrischer fahrbarer Kran

erheblich ermäßigt wurde. Eine grundlegende Aenderung der Kaigebühren trat bereits am 21. Januar 1924 ein, und zwar wurden die Kaigebühren in Anlehnung an die Vorkriegsgebührensätze wieder neu festgesetzt. Eine Ermäßigung der Wägegebühren erfolgte am 1. März 1924 und eine Ermäßigung der Raumgebühren am 15. September 1924. Zum 1. Oktober 1925 wurde eine Steigerung der Gebühren unumgänglich notwendig.

Bei der Betrachtung der Angaben des Jahresberichtes muß berücksichtigt werden, daß während der vierjährigen Kriegszeit der Güterverkehr im Hamburger Hafen vollständig unterbunden war, daß ferner nach dem Kriege der allergrößte Teil der deutschen Handelsflotte in die Hände unserer Kriegsgegner gelangte. Die Angaben des Berichtes zeigen, daß bisher eine erfreuliche Aufwärtsbewegung des Kaibetriebes nach dem Kriege erfolgt ist. Der Kaibetrieb mußte sich den unter den schwierigen Verhältnissen der Nachkriegszeit geänderten Umschlagsbedingungen anpassen. Umfangreiche Verbesserungen der Einrichtungen sowie bedeutende Neubauten an Kaischuppen sind entstanden trotz der allgemein ungünstigen finanziellen Lage in der Nachkriegszeit.



Abb. 3: Elektrischer Schlepper

Die günstige Entwicklung des Verkehrs und die Verbesserung der Anlagen sind ein Beweis dafür, daß die Hafenanlagen Hamburgs den Anforderungen, die an ihn gestellt sind, durchaus erfüllen und daß der gute Ruf des Hamburger Hafens weiter gefestigt ist.

G. Werner, Hamburg.

33. Jahrgang
20. Oktober 1926
Heft 10

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

57. ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Im Anschluß an verschiedene Tagungen des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt und des Arbeitgeberverbandes für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe e. V. fand am 25. September 1926 nach vorausgegangener Verwaltungsratssitzung die 57. ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. in Berlin statt. Der große Festsaal der Industrie- und Handelskammer war bis auf den letzten Platz gefüllt, und der 1. Vorsitzende, Generaldirektor Dr. h. c. Fr. Ott konnte neben dem Herrn Reichsverkehrsminister eine große Anzahl von Vertretern der Reichs- und Staatsbehörden, der Praxis und Wissenschaft, von Handel und Verkehr, begrüßen. Die Niederschrift der von den Herren Reg. Baumeister a. D. Arthur Müller, Hamburg und Ministerialdirektor Gährs, Berlin gehaltenen Referate findet sich in der vorliegenden Oktobernummer- in der auch über den Verlauf des Geschäftlichen Teils wörtlich berichtet wird.

Das am Abend des 25. September 1926 im „Kaiser-Keller" zu Berlin stattgefundene gemeinsame Abendessen mit anschließendem gemütlichen Beisammensein der Tagungs-Teilnehmer war ebenfalls sehr zahlreich besucht.

Sonntag, den 26. September 1926 begaben sich etwa 150 Tagungs-Teilnehmer nach Fürstenberg a. d. O., wo unter Führung der Herren Bauräte des dortigen Neubauamtes das monumentale Schleusen-Neubauwerk in allen Einzelheiten an Ort und Stelle besichtigt werden konnte. Die rührige Stadtverwaltung Fürstenbergs a. O. hat den Tagungs-Teilnehmern einen äußerst gastlichen Empfang bereitet, wobei besonders der Bemühungen der Herren Bürgermeister Pritsche und Direktor Reiche (Dampfergenossenschaft deutscher Strom- und Binnenschiffer) gedacht werden muß.



FRIEDRICH MAXIMILIAN PETERS

7. 10. 1856 — 1926

Friedrich Maximilian Peters wurde am 7. Oktober 1856 als Sohn des Geschichtsmalers Peters in Berlin geboren. Nach Abschluß der juristischen Studien trat er 1877 als Referendar in den Staatsdienst ein und erhielt am 26. September 1882 das Patent zum Regierungsassessor, am 13. Mai 1888 seine Ernennung zum Regierungsrat. Am 1. März 1892 als Hilfsarbeiter in die Bauabteilungen des Preußischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten einberufen, rückte Peters in schneller Folge zum Range eines Geheimen Regierungsrats und Vortragenden Rats (7. April 1896), darauf zum Geheimen Oberregierungsrat (10. April 1899), am 31. März 1906 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse auf. Am 23. März 1908 wurde er zum Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt und am 11. April 1916 als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exellenz" ausgezeichnet. Seine Ernennung zum Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als welcher er bei der Gestaltung der Artikel 97 ff. der Reichsverfassung maßgebend mitgewirkt hat, erfolgte am 30. Dezember 1918. Im September 1919 wurde Exzellenz Peters die Leitung der in Entstehung begriffenen Wasserstraßenverwaltung übertragen. Als am 1. April 1921 die Auflösung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten erfolgte, trat Exzellenz Peters unter Aufrechterhaltung des ihm erteilten Sonderauftrages (Führung der Preußischen Stimmen bei der Internationalisierung der Ströme, zugleich als Kommissar des Reichsverkehrsministers) in den Ruhestand. Neben seinen vielen dienstlichen Obliegenheiten bekleidete Exzellenz Peters das Amt eines Mitgliedes des Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte (1906), den Posten des stellvertretenden Vorsitzenden des Preußischen Gesamtwasserstraßenbeirats (1907—1913), das Amt eines ordentlichen Mitgliedes des Wirtschaftlichen Ausschusses im Main—Donau-Stromverband (1918), das Amt eines stellvertretenden Bevollmächtigten zum Bundesrat, sowie vom Jahre 1917 ab den Posten des Vorsitzenden des Preußischen Landes-Wasserstraßenbeirates.

Seine vielseitige schriftstellerische Tätigkeit, besonders seine scharfsinnigen Untersuchungen über Schiffahrtsabgaben sind bekannt.

Der Verwaltungsrat des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt hat auf seiner am 24. September 1926 in Berlin stattgefundenen Sitzung beschlossen, den um die Entwicklung der deutschen Wasserstraßen und Binnenschiffahrt hochverdienten Vorkämpfer durch feierliche Ueberreichung einer Glückwunschadresse zu ehren. Am 7. Oktober 1926 hat der Vorstand des Zentral-Vereins Exzellenz Peters zum 70. Geburtstag die herzlichsten Glückwünsche entboten und mit dem aufrichtigen Dank für die in jahrzehntelanger Tätigkeit an führender Stelle des deutschen Verkehrs- und Wirtschaftslebens, vor allem im Interesse der deutschen Binnenschiffahrt geleistete Arbeit der angenehmen und zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck gegeben, daß die ausgezeichnete Kraft von Exzellenz Peters der deutschen Binnenschiffahrt noch lange Jahre erhalten bleiben möge.

Die Treidelschwebebahn

Ein neuer Weg zur Lösung des Problemes des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn

Vortrag
von Reg.-Baumstr. a. D. Arth. H. Müller, Hamburg
gehalten auf der 57. ordentlichen Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt E. V., Berlin, am 25. September 1926.

Die natürlichste Art der Fortbewegung eines Schiffes ist zweifellos die des Selbstfahrers, der die zur Fortbewegung erforderliche Kraftquelle selbst an Bord hat und sich überall im Wasser frei bewegen kann. In der Binnenschiffahrt tritt dieser Selbstfahrer jedoch nur in beschränktem Maße als Eilschiff in Erscheinung. Für Massengüter ist diese Art der Beförderung zu teuer. Hier kommt nur das billige Lastschiff, der Kahn, mit einer außerhalb des Schiffes liegenden Kraftquelle, dem Schleppdampfer oder dem auf fester Bahn laufenden mechanischen Zuggetriebe, in Betracht.



Abb. 1

Der Schleppdampfer und ebenso natürlich das Schleppmotorschiff haben nun bekanntlich im engen Gewässer und auf der Fahrt gegen die Strömung einen außerordentlich geringen Zugwirkungsgrad, d. h. von der entwickelten Dampf- oder Motorenergie wird nur ein ganz geringer Prozentsatz zur Vorwärtsbewegung des Schiffes ausgenutzt. Der größte Teil dieser Energie geht in der vom Dampfer erzeugten Welle, in Strömung und Wirbelung verloren. Bei dieser leider unvermeidlichen Energievernichtung wird nun obendrein im engen Gewässer, also in Kanälen, eine außerordentlich nachteilige Einwirkung auf die Ufer und die Sohle des Kanals hervorgerufen, die Gefahren für den Kanal in sich birgt und bedeutende Unterhaltungskosten verursacht, und zwar umso mehr, je größer die Maschinenkraft und die Fahrgeschwindigkeit des Schleppdampfers ist.

Diese Nachteile werden vermieden beim Schiffszug von fester Bahn, d. h. bei der Art des Schiffszuges, bei welcher das Zuggetriebe sich nicht im Wasser, sondern auf einer festen Bahn, d. h. also auf der Erde selbst oder auf einer mit der Erde in fester Verbindung stehenden Bahn, vorwärts bewegt.

Die einfachste Form dieser Art des Schiffszuges ist die Ufertreidelei, die Ihnen allen bekannt ist. Eine andere Form dieses Schiffszuges ist die Kettenschleppschiffahrt oder Tauerei. Ein besonderer Vorteil der Ufertreidelei liegt noch darin, daß sie sich gut für elektrischen Betrieb eignet, so daß die reinen Betriebskosten außerordentlich gering werden.

Trotz dieser unleugbaren Vorzüge des mechanischen Schiffszuges haben sich nun weder die Ufertreidelei noch andere Formen allgemein durchsetzen können. Die Gründe des Rückganges der Kettenschleppschiffahrt sind Ihnen ja allen bekannt. Der Schiffszug vom Ufer durchkreuzt den Lösch- und Ladeverkehr am offenen Kanal und beeinträchtigt die freie Benutzung des Ufers. Zur Ueberbrückung von Nebenflüssen, Hafeneinfahrten usw. sind teuere Bauwerke erforderlich. Auch hat der schräg gerichtete Schiffszug manche nachteiligen Folgen, und so gibt es der Nachteile noch mehr, auf die ich der Kürze der Zeit wegen hier nicht weiter eingehen kann.

Weil nun die Benutzung des Ufers für diese Zwecke sehr störend ist, so hat man versucht, die Bahn wenigstens nicht unmittelbar auf das Ufer zu legen, sondern sie auf einem hohen Gerüst am Ufer entlang zu führen. Aus dem gleichen Grunde endlich hat Koß versucht, eine Schiene auf die Sohle des Kanals oder in die Wasserlinie des Ufers zu verlegen. Man kann wohl sagen, daß schon rein gefühlsmäßig alle diese Lösungen unvollkommen sind. Sie wissen, daß keiner dieser Versuche sich durchgesetzt hat.

Wenn nun sowohl das Ufer wie der Raum über dem Ufer und die Wasserlinie am Ufer und endlich auch die Sohle des Wasserlaufes ungeeignet sind zur Aufnahme einer Bahn, an der sich das mechanische Zuggetriebe entlang ziehen soll, so bleibt letzten Endes nur noch der Luftraum über dem Schiff und dem Fahrwasser für diesen Zweck übrig. Auch dieser Gedanke ist natürlich durchaus nicht neu, sondern ist schon verschiedentlich versucht worden. Es gibt eine große Zahl deutscher, englischer, französischer und amerikanischer Patentschriften, die ihn behandeln, und selbst Romanschriftsteller haben sich seiner bemächtigt.

Nun, ganz so einfach, wie Romanschriftsteller sich das vorstellen, ist die Sache nicht. Bevor ich Ihnen aber die Lösung vorführe, die ich mit meinen Mitarbeitern in mehrjähriger Arbeit gefunden habe, darf ich Ihnen kurz einige Bilder zeigen, die den Entwickelungsgang der mechanischen Treidelei veranschaulichen.

Bild 1 zeigt das elektrische Pferd, eine französische Konstruktion aus dem Jahre 1898. Die elektrisch angetriebene



Abb. 2



Abb. 3

Schlepplokomotive läuft mit breiten Rändern unmittelbar auf dem Leinpfad, der natürlich gut befestigt sein muß, um solcher Beanspruchung zu genügen. Besser ist da schon der in Bild 2 dargestellte Autoraupenschlepper, eine moderne Maschine, die, durch Verbrennungsmotor angetrieben, volle Freiheit der Bewegung besitzt und weder an ein Gleis noch an eine elektrische Fahrleitung gebunden ist. Dieser Vorzug ist indessen beim Treidelbetrieb ohne große Bedeutung und wird stark aufgewogen durch die erhöhten Betriebskosten und den hohen Anschaffungspreis eines solchen Schleppers. Auch ist der Verbrennungsmotor für den Antrieb viel weniger geeignet als der Elektromotor.

Wir sehen in Bild 3 die älteste französische elektrische Schlepplokomotive auf Schienenbahn, das System Chanay und daneben in Bild 4 eine moderne französische Schlepplokomotive des Systemes Jeumont.

In Frankreich ist man vielfach dazu übergegangen, die Treidelgleise für beide Fahrtrichtungen auf demselben Ufer unterzubringen, wie aus Bild 5 zu ersehen ist, das ebenso wie die vorhergehenden Bilder einer für die Binnenschiffahrtsausstellung in Basel bearbeiteten französischen Veröffentlichung „La navigation intérieure française" entnommen ist. Man bezweckt mit dieser Anordnung, wenigstens ein Ufer des Kanales vom Gleis freizuhalten, muß dafür aber den Nachteil in Kauf nehmen, daß sich der schräge Schiffszug namentlich in Krümmungen und bei Schiffsbegegnungen noch ungünstiger bemerkbar macht als bei doppelseitiger Anordnung der Gleise. Bei Schiffsbegegnungen muß außerdem die Schlepptrosse des äußeren Schiffes nicht nur über das innen fahrende Schiff, sondern auch noch über die innen laufende Lokomotive hinweg gehoben werden, oder aber es muß eine der beiden Maschinen die Trosse vorübergehend lösen. Natürlich ist ein derartiges Verfahren bei starkem Betrieb auf dem Kanal einfach unmöglich.

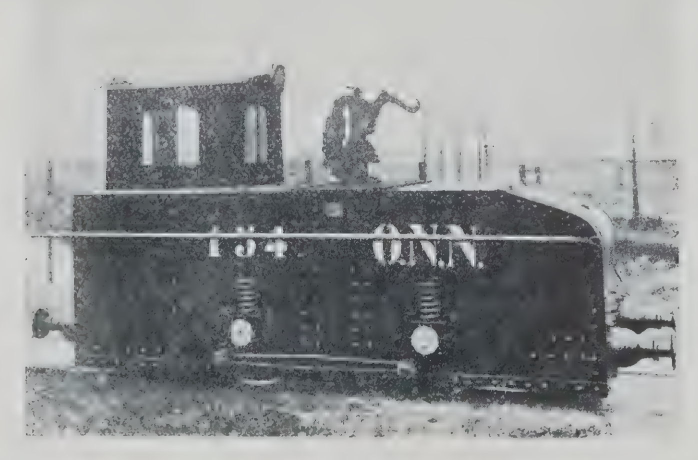


Abb. 4

Auf dem nächsten Bild (Abb. 6) sehen Sie nun das Ihnen allen bekannte deutsche System Siemens-Köttgen, wie es am Teltow-Kanal ausgeführt wurde. Hier ist auf jedem Ufer ein Treidelgleis vorgesehen. Die Schlepptrosse kann an der Maschine durch einen aufrichtbaren Mast um einige Meter gehoben werden, um über die am Ufer liegenden Kähne hinweg zu kommen. Da die Trosse indessen ca. 100 m lang sein muß, um den schrägen Schiffszug nicht zu stark in Erscheinung treten zu lassen, so gelingt dieses Manöver nur, wenn die Trosse außerordentlich straff gespannt ist. Sie muß also sehr dünn sein. Am Teltow-Kanal hat sie nur einen Durchmesser von 8 mm. Sie können sich denken, daß eine außerordentliche Kunstfertigkeit des Lokomotivführers dazu gehört, um einen Schleppzug von 6-8 Kähnen mit einer solchen dünnen Trosse in Bewegung zu bringen, ohne daß die wie eine Klaviersaite gespannte Trosse reißt. Diese dünne Trosse hat aber auch wieder einen Vorzug: Sie sichert nämlich die Lokomotive in gewissem Maße davor, daß sie durch den schrägen Schiffszug bei plötzlichem Anrucken ins Wasser



Abb. 5

gerissen wird. Sie sehen hier schon einen der grundsätzlichen Mängel dieser Art von Ufertreidelei.

Um die Ufer vom Treidelverkehr wenigstens in gewissem Maße freizuhalten, versuchte Lamp (Abb. 7) im Jahre 1895 am Finow-Kanal, eine Schleppkatze auf einer am Ufer errichteten Seilbahn laufen zu lassen. M. D. u. H., wenn es gelänge, das Problem in dieser Weise praktisch zu lösen, so wäre der Schritt von der am Ufer liegenden Seilbahn zu der über dem Wasser liegenden Seilbahn nur klein. Aber leider stehen wir bei diesem Versuch vor einem Problem, mit dem die Technik bis heute noch nicht fertig werden konnte: Das ist die Uebertragung der Zugkraft von einer solchen Katze auf das Kabel, auf dem die Katze läuft. Lamp versuchte, die Schwierigkeit zu umgehen, indem er ein zweites dünnes Kabel neben dem eigentlichen Fahrkabel anordnete und dieses dünne Kabel um eine Windetrommel wickelte, die durch den Elektromotor angetrieben wurde. Es liegt auf der Hand, daß ein solches Fahrwerk außerordentlich mangelhaft ist; abgesehen von dem sehr ungünstigen Wirkungsgrad würde schon der hohe Seilverschleiß genügen, diese Maschine unmöglich zu machen.

Bedeutend besser ist schon das System Charke-Gérard (Bild 8), das am Erie-Kanal in Nordamerika angewendet wurde. Weil eine biegsame Kabel- oder Kettenbahn für ein solches Zuggetriebe nicht brauchbar ist, wurde hier eine steife Schiene in I-Form verwendet. Die Katze klemmt sich

von oben und unten mit ihren Laufrädern an die Schiene an, wobei der Anpressungsdruck der Räder unmittelbar abhängig ist vom Schiffszug. Die Maschine ist gut durchkonstruiert, ergibt einen sehr guten Wirkungsgrad und hat sich, soviel mir bekannt, durchaus bewährt.

Ein sich an das System Clarke-Gérard anlehnender Vorschlag ist daher auch von Sympher—Thiele—Block in ihrer bekannten Schrift über den Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein—Weser-Kanal untersucht worden. Das als steifes Fachwerk ausgebildete Tragwerk der Bahn sollte 7 m über dem Ufer liegen und in Abständen von 32 m unterstützt sein. Damit hoffte man, den Bedürfnissen des Lösch- und Ladebetriebes zu genügen. Die Kräne sollten unter dieser Schienenbahn hindurch arbeiten. Das setzt natürlich voraus, daß kein Kran höher ist als 7 m, eine höchst unbequeme Begrenzung solcher Anlagen. Die Hauptschwierigkeit erblickten die Verfasser dieser Schrift darin, daß diese Uferhochbahn unter den zahlreichen Brücken des Rhein—Herne-Kanales hindurchgeführt werden mußte, und daß die hierzu erforderlichen Rampen die Verwendung der Ufer für den Lösch- und Ladebetrieb doch noch zu stark einengten. Man entschloß sich zum Dampferschleppbetrieb. Jedoch wird in der genannten Schrift von Sympher—Thiele—Block wörtlich folgendes ausgeführt: „In gewisser Beziehung ist dies“ (nämlich der Dampfschleppbetrieb) „aber nur als ein Notbehelf zu erachten, denn wenn eine Betriebsweise geschaffen würde, welche die Vorzüge der elektrischen Treidelei ohne Inanspruchnahme der Ufer aufwiese, so könnte diese noch sehr wohl in Betracht gezogen werden“, und weiter: „Die Verlegung der Treidelbahn über Kanalmitte würde die Inanspruchnahme der Ufer fast vollständig beseitigen, aber auch bei Verwendung leichtester Lokomotivbauarten oder Seiltriebe in der Anlage sehr kostspielig sein“.

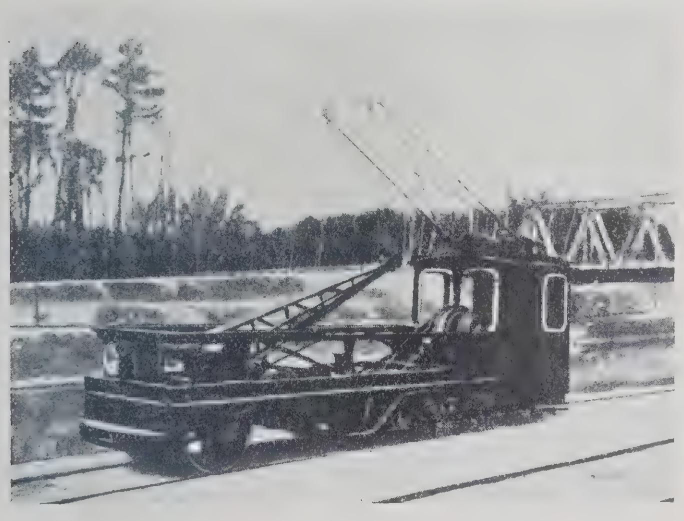


Abb. 6

Wir sehen, wie hier der Altmeister des Kanalbaues, Sympher, und seine Mitarbeiter bereits deutlich den Kern des Problemes der Ueberwassertreidelei erkennen. Er liegt in der Schwierigkeit, eine derartige Anlage für das verhältnismäßig große Gewicht der Schleppkatze zu bauen, ohne daß die Anlage zu teuer wird.

Um diese Schwierigkeiten zu umgehen, versuchte ich infolgedessen ursprünglich, die Maschine auf das Schiff zu setzen und daß an der Bahn sich entlang ziehende Getriebe durch einen allseitig beweglichen Arm mit der Maschine zu verbinden. M. D. u. H., Sie können sich denken, daß dies zu einer äußerst komplizierten Maschine führte. Vor allem aber hatte diese Lösung den Nachteil, daß besondere bauliche Veränderungen an den Schiffen notwendig wurden. Jedoch, im Anfang wußten weder ich noch meine Mitarbeiter einen anderen Weg, um das Gewichtsproblem der Maschine zu lösen.



Abb. 7

Der Bau einer richtigen starren Elektrohängebahn nach dem Vorbild der Elberfelder Schwebebahn kam garnicht in Betracht der hohen Kosten wegen. Ebenso schied eine biegsame Kabel- oder Kettenbahn, wie am System Lamp bereits gezeigt wurde, wegen technischer Unzulänglichkeiten aus.

D i e L ö s u n g g e l a n g e n d l i c h d u r c h e i n e V e r b i n d u n g b e i d e r G e d a n k e n g ä n g e. Als Bahn mußte eine steife Schiene verwendet werden, die einen guten Anschluß der Aufhängung und eine einwandfreie Uebertragung der Katzenzugkraft ermöglichte. Eine solche steife

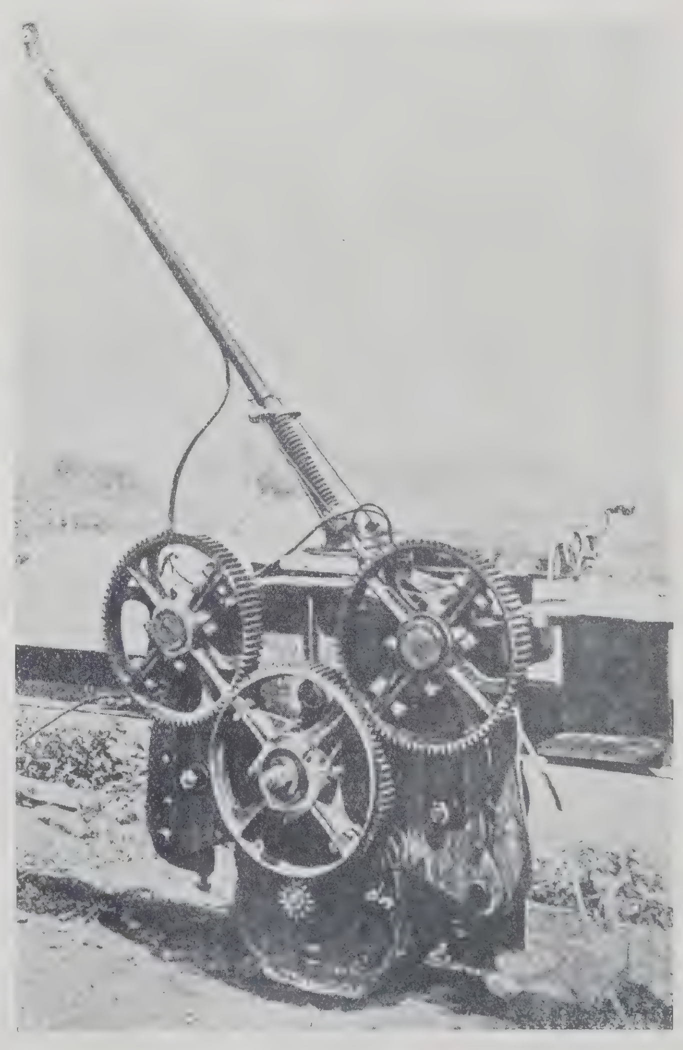


Abb. 8



Abb. 9

Schiene setzte aber ein wenigstens in senkrechter Längsebene steifes Tragwerk voraus. Quer zu dieser Ebene konnte aber dieses Tragwerk eine gewisse Beweglichkeit gestatten, ja, es zeigte sich sogar, daß eine solche Nachgiebigkeit in der Querrichtung von größtem Vorteil für die Sicherheit des Bauwerkes war, weil hierdurch die schwer aufnehmbaren Querkräfte durch Wind und seitlichen Schiffszug gewissermaßen im Entstehen weich abgefangen werden konnten.

Ich zeige Ihnen nun die Anordnung, die sich hieraus ergab, und die bei den Versuchen in Hamburg ihre Probe, wie ich wohl sagen darf, glänzend bestanden hat".

Der Redner gibt nun an Hand der von uns bereits in Nr. 8 und 9 unserer Zeitschrift veröffentlichten Abbildungen eine kurze Beschreibung seines Projektes und des Hamburger Versuches. Um Wiederholungen zu vermeiden, lassen wir diesen Teil des Vortrages hier aus und bringen nur noch ein Bild (Abb. 10), das die außerordentliche Leichtigkeit des Tragwerkes und der Fahrbahn, an der die Zugkatze läuft, besonders gut zeigt. Auf dem Bilde ist auch das Boot, das als Schleppwiderstand über Land geschleppt wird, zu erkennen. Von diesem Boote aus kann die Katze durch Druckknopfsteuerung vom Schiffer auf Vor- oder Rückwärtsfahrt, Halt oder Bremsen geschaltet werden. Ebenso kann die Katze aber auch von einem auf ihr vorgesehenen Sitz unabhängig vom Schiff verfahren werden.

Der Redner fährt nun wörtlich fort:

„Der Betrieb an der Treidelschwebebahn ist nun derartig gedacht, daß an den verschiedenen Hafenplätzen der Wasserstraßen von seiten einer zu bildenden Betriebsgesellschaft oder evtl. auch der Kanalverwaltung selbst Schleppkatzen vorrätig gehalten werden, die nach Bedarf an die Lastschiffe bei Antritt einer Reise mietweise abgegeben werden, um dann am Reiseziel ins dortige Depot zurückgeliefert zu werden.

Ist nun ein Schiff gezwungen, an einem Platz anzulegen, wo sich kein Depot befindet, so ergeben sich folgende Möglichkeiten: Ist die Anlegestelle mit einer Weiche ausgerüstet, die der Maschine ermöglicht, von dem Hauptgleis auf ein Wartegleis zu fahren, so kann sie der Schiffer dort so lange liegen lassen, bis er seine Reise fortsetzt. Besitzt die Anlegestelle keine Weiche, was im allgemeinen natürlich zu vermeiden ist, so wird der Schiffer die Maschine von nächstfolgenden Schiff bis zum nächsten Depot mitnehmen lassen. In gleicher Weise kann er sich natürlich auch im Bedarfsfalle vom nächsten Depot eine Maschine mitbringen lassen. Jeder Schiffer ist durch Betriebsordnung verpflichtet, solche Gegenseitigkeitsdienste zu leisten.

Die Maschinen sind so gebaut, daß eine Wartung auf der Fahrt nicht erforderlich ist, und daß es vollkommen ausreicht, wenn sie in gewissen längeren Zeitabschnitten einmal nachgesehen werden. Das geschieht jedesmal bei Einlieferung der Maschine ins Depot.

Wird eine Maschine schadhaft, so ist für diesen Fall durch Betriebsordnung festzulegen, daß jedes folgende Schiff verpflichtet ist, sie bis zum nächsten Depot mitzuschieben und das vom Unfall betroffene Schiff in Schlepp zu nehmen. Der Fall, daß eine Maschine überhaupt nicht transportabel ist, braucht nicht in Erwägung gezogen zu werden, da er durch die Konstruktion der Maschine als ausgeschlossen gelten kann.

Es dürfte sich empfehlen, etwa zwei Maschinengrößen auszubilden, und zwar Maschinen mit einer Leistung von 20 und 30 eff. Pferdestärken. Eine Maschine von 30 PS effektiver Zugleistung würde bei 4,5 km Geschwindigkeit 1870 kg Zugkraft entwickeln und entspricht damit ungefähr der Leistung eines Kanaldampfers von 180 PS indizierter Leistung. Der Wirkungsgrad, bezogen auf die Stromaufnahme, die 26 bis 28 kW beträgt, ist also 5mal so hoch als der des Dampfers, bezogen auf die indizierte Leistung. Da es nun, wie ich Ihnen später zeigen werde, unbedingt wirtschaftlich ist, in unserem Falle mit Geschwindigkeiten von 6,5 bis 7 km pro Stunde für das beladene Schiff zu fahren, so wird sich ganz von selbst ergeben, daß jedes Schiff mit einer, besonders große Schiffe sogar mit zwei Katzen von der genannten Größe geschleppt werden müssen, damit sie auf diese Geschwindigkeit kommen. **Wir fahren also nicht mehr in Schleppzügen, sondern machen jedes Lastschiff zum Selbstfahrer,** womit natürlich nicht gesagt sein soll, daß nicht mehrere kleine Schiffe sich zusammen eine Maschine nehmen können.

Das ist ein Umstand von außerordentlicher Bedeutung. Es liegt darin einer der größten Vorzüge des neuen Verfahrens. Die Zeit des Wartens auf den Schlepper, auf Bildung und Zerlegung der Schleppzüge an Schleusen, durch die bei jeder Reise mehrere Tage verloren gehen, fällt fort. Die heute bereits als überlebt geltenden Einschiffsschleusen werden wieder modern. Die Leistungsfähigkeit einer Schleppzugschleuse für 1 Dampfer und 3 Kähne ist nicht etwa, wie geglaubt werden könnte, 3mal so hoch wie die der Einschiffsschleuse, sondern nach einer Aufstellung von Ob. Reg. Baurat Loebell nur das 1,28 fache. Das hat seinen Grund darin, daß der Ein- und Ausfahrtsweg und damit auch die Zeit für das Ein- und Ausfahren eines Schleppzuges bei der Schleppzugschleuse viel länger ist als beim einzelnen Kahn und einer Einschiffsschleuse. Der Vorzug der Schleppzugschleuse liegt also nicht etwa in wesentlich größerer Leistungsfähigkeit, sondern nur darin, daß die Schleppzüge nicht auseinander genommen zu werden brauchen und das erste Schiff des Schleppzuges nicht warten muß, bis das letzte Schiff durchgeschleust ist.

Durch unsere Anlage wird es sich nun ermöglichen lassen, die Zeit für das Einfahren und Ausfahren des Schiffes an der Schleuse noch etwas mehr zu kürzen als bei einer modernen Einschiffsschleuse, sodaß wir hoffen können, hierdurch die Leistungsfähigkeit der Einschiffsschleuse völlig gleich derjenigen einer mehr als doppelt so teuren Schleppzugschleuse für 1 Dampfer und 3 Kähne zu machen. Hierin liegt eine bedeutende Ersparnis an Zeit und an Kanalbaukosten, aber



Abb. 10

auch an Schleusungswasser, weil der Dampfer nicht mitgeschleust zu werden braucht und eine Einschiffsschleuse im allgemeinen besser ausgenutzt wird als eine Schleppzugschleuse.

Mit dem Schleppzugbetrieb fallen natürlich auch die damit verknüpften Gefahren fort. Infolgedessen werden sich die Versicherungsgebühren voraussichtlich verringern. Sehr wichtig ist endlich, daß Begegnungen mit entgegenkommenden Schiffen bei höherer Geschwindigkeit und mit größerer Sicherheit vorgenommen werden können. Bei einem Verkehr von 10 Millionen t, wie man ihn z. B. im Hansakanal erwartet, wird man zeitweise mit Begegnungen alle 10 bis

1 km einer doppelgleisigen Treidelschwebebahn mit 150 m Systemspannweite an einem Großschiffahrtskanal wiegt einschließlich der Böcke und der elektrischen Leitung rd. 210 t, also knapp so viel wie 1 km einspuriges schweres Vollbahngleis der Eisenbahn mit eisernen Schwellen. Unsere Anlage kostet alles in allem pro km im Durchschnitt rd. M. 85000.—. Ein Großschiffahrtskanal kostet im Vergleich hierzu 1 bis 1,3 Millionen Mark pro km, also 12 bis 15 mal so viel als die Treidelbahn. Eine Maschine von 30 PS effektiver Leistung kostet etwa M. 8000,—, ein Kanaldampfer von gleicher effektiver Leistung dagegen ca. M. 90000.—. also wiederum fast das 12fache.

Was kostet die am Schlepphaken gemessene Nutzarbeit einer PSe-Stunde = 27000 mkg?

1. beim Schleppdampfer?

Betriebskosten

102 Pf.

errechnet aus einem mittleren auskömmlichen Schlepplohn von 0,3 Pf./tkm bei v=4,5 km Std. u. einem Schleppwiderstand W=0,8 kg/t Ladg. oder 540 kg für einen mit 676 t beladenen Kahn mit 14 qm Hauptspantfläche und 70 qm Kanalquerschn. [n = 5]

2. bei Treidelschwebezug?

Beschaffungspreis einer 30 PSeMasch...		8000,— M.
Feste Betriebskosten pro Jahr:		
Zinsen normal	$4\frac{1}{2}$ %	
Abschreibung	6 %	
Unterhaltung	$9\frac{1}{2}$ %	
Zusammen	20 %	1600,— M.
Auf 1 Stunde entfallen bei 2800 jährl. Betriebsstunden		0,57 M.
Putz- und Schmiermittel		0,03 M.
Zusammen		0,60 M.
Also pro PSe Stunde $\frac{0,60}{30}$ =		0,02 M.
Stromverbrauch bei η=0,75 pro PSe Std. — 1 KW Std. zu etwa		0,08 M.
Also kostet 1 PSe Std.		0,10 M.

Anlagekosten? (abhängig von dem Jahresverkehr)

Betriebskosten zus. **10 Pf.** → Stromkosten 8 Pf → Maschinenkosten 2 Pf.

Abb. 11

15 Minuten rechnen müssen. Wenn man dann, wie bisher beim Schleppzugsbetrieb die Geschwindigkeit jedesmal auf 2—3 km mäßigen müßte, wie dies jetzt im Schleppzugsbetrieb geschieht, so würde die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit kaum höher werden als 3,5 km pro Stunde.

So sind es der Vorteile noch viele, die mit dem Selbstfahrerbetrieb zusammenhängen. Man kann wohl sagen, daß damit das gewöhnliche Lastschiff die Qualität des Eildampfers erhält, nur mit dem Unterschied, daß nicht nur seine Schiffskosten, sondern auch seine Fortbewegungskosten, wie wir sehen werden, weit geringer sind.

Nun, m. D. u. H., zur Kardinalfrage, der Wirtschaftlichkeit. Ich will Sie hier nicht mit vielen Zahlen quälen, die Sie im Augenblick doch nicht nachprüfen können, sondern muß Sie schon auf meine soeben erschienene Veröffentlichung in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt verweisen. Nur einige wenige Zahlen seien genannt.

Die Betriebskosten — das sind im wesentlichen nur die Stromkosten und die Maschinenkosten, also ohne die Kosten für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung der stationären Anlage — **stellen sich bei uns, auf die effektive Nutzleistung bezogen, ebenfalls nur auf etwa den zehnten Teil derjenigen eines Kanalschleppdampfers,** wie aus folgendem Bild ersichtlich ist (Abb. 11).

Dieser gewaltige Unterschied in den Betriebskosten liegt zunächst natürlich in dem günstigeren mechanischen Wirkungsgrad begründet und ferner darin, daß in unserem Falle die Maschinenkosten so gut wie keine Rolle spielen, sie betragen pro PSe-Std. bei 2800 Betriebsstunden im Jahr und normaler Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung nur rd. 2 Pf. Wir haben also, wenn die Maschine nicht in Betrieb ist, so gut wie keine Unkosten, während beim Dampfer die hohen Unkosten für Verzinsung, Abschreibung, Unterhaltung, Verwaltung, Versicherung und endlich die Gehälter und Löhne weiterlaufen. Die Bereitschaft eines

Dampfers kostet Geld, bei uns kostet sie so gut wie nichts.

Weil nun in unserem Falle die Kosten für die effektive PS-Stunde so viel niedriger sind, ist es wirtschaftlich gerechtfertigt, pro t Ladung mehr Zugkraft aufzuwenden. Wir können also schneller fahren.“

Der Redner gibt nun an Hand von farbigen Lichtbildern einen kurzen Auszug aus den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die im Heft 9 unserer Zeitschrift eingehender enthalten sind, so daß wir von deren Wiedergabe hier absehen können. Wir bringen als Ergänzung hier nur noch eine Abbildung, welche die Rentabilität einer Treidelschwebzuganlage unter gewissen Annahmen für Verzinsung, Abschreibung, Stromkosten und Einnahmen bei verschiedenen Jahresmengen zeigen soll. Dabei wird mit 7 km

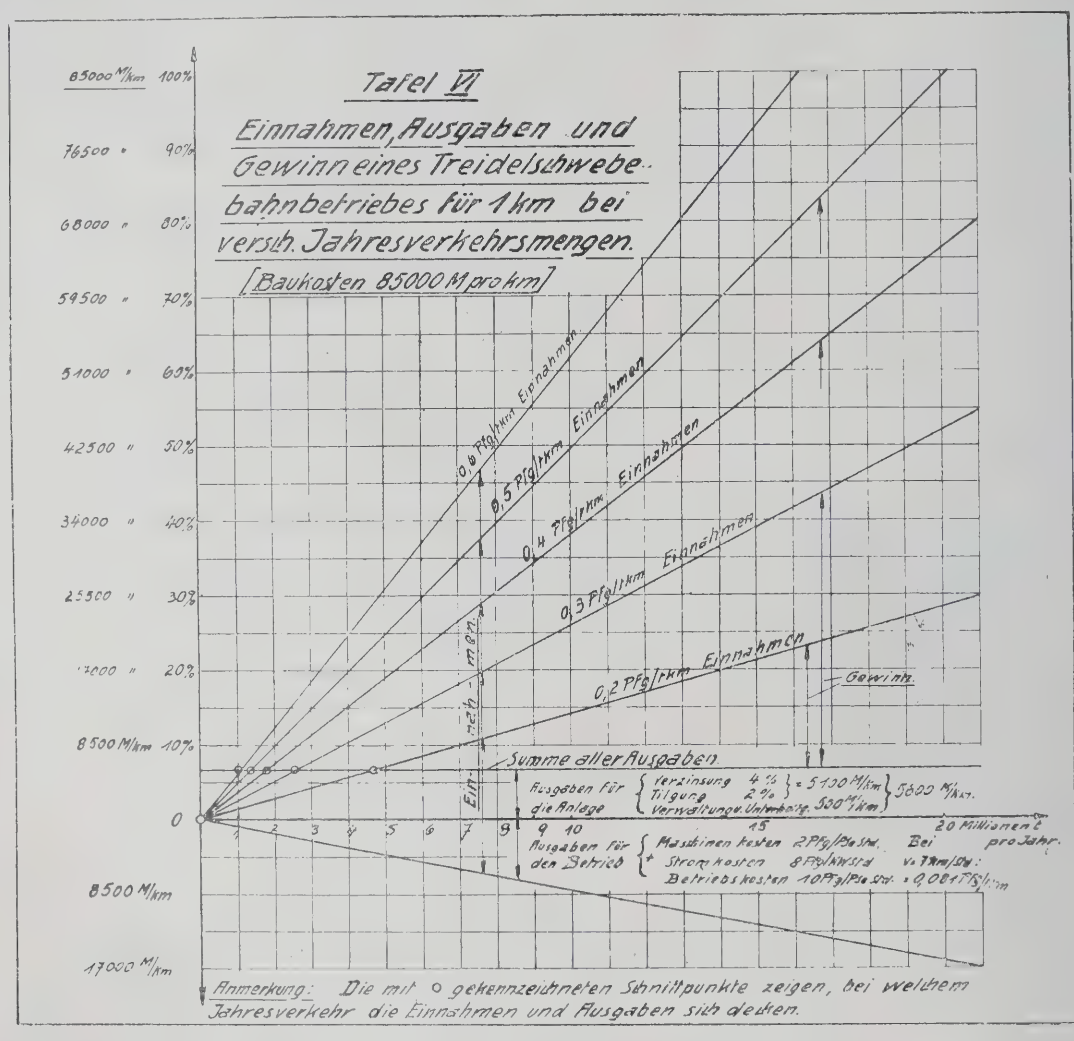


Abb. 12

Stundengeschwindigkeit eines beladenen Schiffes bei 5fachem Kanalquerschnitt gerechnet, also mit einem Aufwand an Zugkraft, der etwa dreimal so hoch ist als bei 4,5 Stundengeschwindigkeit des gleichen Schiffes. Nach dieser Darstellung würde bei Einnahmen von 0,3 Pf./tkm ein Jahresverkehr von 2,5 Mill. t pro km Bahn genügen, um die Rentabilität sicher zu stellen, während bei 0,6 Pf./tkm Einnahmen diese Grenze bereits bei 1,1 Mill. t erreicht würde.

Der Redner fährt dann wörtlich fort:

„Außer der erhöhten Wirtschaftlichkeit des neuen Treidelverfahrens besitzt es noch eine Reihe weiterer Vorteile, die ich zum Teil bereits gestreift habe, die aber im Zusammenhang kurz noch einmal erwähnt werden sollen.

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß durch die Einführung des Selbstfahrersystems die teueren Schleppzugschleusen gespart werden können, und daß die bereits vorhandenen Einschiffsschleusen, die heute als überlebt gelten, wieder ihre Bedeutung gewinnen, ja, daß sie darüber hinaus infolge der Abkürzung der Schleusungszeit sogar wesentlich an Leistungsfähigkeit, also auch an Wert steigen. Das gilt ganz besonders auch für Schiffshebewerke, die aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nur als Einschiffsschleusen ausgebildet werden können. Bei der steigenden Bedeutung, die unzweifelhaft solchen „Schleusen ohne Wasserverbrauch“ künftig zukommt, treibt die Entwicklung also mehr und mehr zum Selbstfahrerbetrieb.

Es braucht nicht betont zu werden, daß infolge der Abkürzung des Schleusungsaufenthaltes die Schleuse überhaupt ihre Bedeutung als Schiffshindernis wesentlich einbüßt. Rechnet man bisher eine Schleuse = 3 bis 5 Streckenkilometer, so wird man bei Schleusungszeiten von nur 10 bis 15 Minuten pro Schiff mit einem Zuschlag von etwa 1 Streckenkilometer auskommen. Man wird also bei der Projektierung von Wasserstraßen nicht mehr so ängstlich selbst auf Kosten erheblich größerer Aufwendungen, jede Schleuse zu vermeiden brauchen, sondern man kann sich besser dem Gelände anpassen und hierdurch wiederum den Bau von Wasserstraßen verbilligen.

Eine Verbilligung wird ferner beim Bau von Kraftwasserstraßen auch dadurch möglich sein, daß man unbedenklich größere Strömungsgeschwindigkeiten in solchen Kanälen zulassen kann, als man sie heute, wo man noch mit Dampferschleppbetrieb rechnet, für erlaubt hält. Man kann also das Kanalprofil kleiner halten. Gerade auf der Fahrt gegen die Strömung stellt sich der mechanische Schiffszug von fester Bahn gegenüber dem Dampferbetrieb ganz bedeutend günstiger, weil sich die mechanische Arbeit, die aufzuwenden ist, in unserem Fall aus dem Produkt Kraft mal Weg, gemessen an der festen Bahn, berechnet, während beim Dampferbetrieb der Weg gegen die Strömung zu messen ist. Aber noch ein weiterer außerordentlich wichtiger Punkt

spricht gerade bei Kraftwasserstraßen für die Einführung unseres Systems. Das ist die Möglichkeit des Stoppens talwärts fahrender Schiffe mit Hilfe unserer Schleppkatze. Das Schiff braucht also keinen Anker zu werfen, der die Sohlendichtung aufreißt, sondern kann in geradezu idealer Weise durch einen Druck auf den Steuerknopf elektrisch gestoppt werden. Es kann natürlich auch auf der Fahrt gegen die Strömung überall halten, so daß also, streng genommen, die Schleusen in solchen Strömungsgewässern mitten in die Strömung gelegt werden könnten. Jedenfalls können aber mindestens die langen und teueren Ober- und Unterhäfen an den Schleusen und die Leitwerke ganz bedeutend eingeschränkt und hierdurch wiederum wesentliche Kosten gespart werden.

Trotz dieser Kostenersparnis gewinnt auch hier die Sicherheit des Betriebes, denn das Ein- und Ausfahren von Schleppzügen vom Strömungsgewässer in das Stillwasser der Schleusenvorhäfen und umgekehrt ist stets für die Schiffahrt eine große Gefahrenquelle, die in unserem Falle vermieden wird.

Eine weitere bedeutende Ersparnis tritt endlich ein an Kanalbau- und Unterhaltungskosten infolge Wegfalls der schädlichen Dampferwelle und des gefährlichen Angriffes des Schraubenwirbels auf die Sohle des Kanals. Teubert nennt die Unterhaltung der immer wieder von der Dampferwelle zerstörten Böschungen mit Recht eine Sisyphusarbeit. Es ist nachgewiesen, daß eine schädliche Wellenbildung durch den geschleppten Kahn selbst bei Geschwindigkeiten von 7 km stündlich nicht eintritt.

Fassen wir alle diese Nebenvorteile, die mit unserem Verfahren verknüpft sind, zusammen, so wird man feststellen können, daß sie namentlich in schleusenreichen Kanälen und Kraftwasserstraßen vielfach größer sind als die Kosten der ganzen Treidelbahnanlage.

Wie jedes Ding, so hat natürlich aber auch die Treidelschwebebahn ihre zwei Seiten. Da wäre zunächst von der Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit zu sprechen. Nun, wir werden solche Anlagen nicht gerade am Rhein bauen, sondern zunächst an Kanälen. Im übrigen läßt sich über diesen Punkt durchaus streiten und besonders darüber, ob nicht der Fortfall von Ruß und Rauch der Dampfer wichtiger ist.

Ferner könnte geltend gemacht werden, daß der ganze Betrieb auf der Wasserstraße von der Betriebsfähigkeit der Treidelanlage abhängig ist. Hierzu läßt sich nun sagen, daß sich ein Bruch von Bauwerksgliedern mit derselben Sicherheit vermeiden läßt, wie bei jedem modernen Brückenbau. Eine Störung in der elektrischen Stromzuführung ist bei dem heute immer engmaschiger werdenden Hochspannungsnetz und den zahlreichen Speisestellen, mit denen unsere Leitung an die Ueberlandnetze angeschlossen werden kann, so gut wie ausgeschlossen. Eine örtliche Störung kann schlimmstenfalls schnell beseitigt werden. Eine Störung in der Maschine selbst, die noch am leichtesten zu erwarten ist, hat keine allgemeine Störung zur Folge, weil, wie bereits erwähnt wurde, sie unter allen Umständen fahrbar bleibt, so daß sie von der nächstfolgenden Maschine geschoben und das zugehörige Schiff bis zum nächsten Maschinendepot geschleppt werden kann. Im übrigen aber ist die Bauart der Maschine eine derart einfache, daß auch ein solches Versagen sich nur selten ereignen dürfte.

Das Anwendungsgebiet des neuen Verfahrens grenzt sich nach diesen Darlegungen ganz von selbst ab. Am vorteilhaftesten ist es sicherlich auf Kraftwasserkanälen, die gleichzeitig der Schiffahrt dienen. Hierauf folgen gewöhnliche Stillwasserkanäle. Auch auf kleineren kanalisierten Flüssen wird es sich noch gut durchführen lassen, wenngleich hier natürlich die Anlage anders aussehen und teuerer werden wird als auf Kanälen. Für unsere Ströme kommt das Verfahren schon aus dem Grunde zunächst nicht in Betracht, weil hier die Fahrwasserrinne meist nicht festliegt. Welche Auswirkungen es aber hier zeitigen wird und wo die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit liegen, dürfen wir getrost der Zukunft überlassen.

M. D. u. H.! Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen. Ich hoffe, Sie werden aus meinen Darlegungen gesehen haben, welche außerordentlich bedeutsamen Entwicklungsmöglichkeiten sich hier für den Binnenwasserstraßenverkehr ergeben. Die Wasserstraßen und insbesondere die Kanäle sind nicht überlebt, wie manche Eisenbahnenthusiasten glauben möchten, sondern sie werden als Massenverkehrsstraße in der Zukunft hoffentlich mehr noch als bisher eine bedeutende Rolle spielen, wenn sie mit einer Anlage, wie ich sie Ihnen soeben schilderte, versehen werden.

Eine solche Anlage ist nichts anderes als der Ausdruck einer heute in der ganzen Technik liegenden Tendenz, welche darauf hinausgeht, die Kraft zentral zu erzeugen, billig zu verschicken und so differenziert wie möglich den kleinsten Verbrauchern wieder anzubieten. Diese Tendenz der heutigen Technik braucht nicht nur aus dem Streben, überall einen besseren Wirkungsgrad erzielen zu wollen, entsprungen zu sein, sondern sie ist auch der Absicht zu verdanken, den Menschen diese rohe Erzeugung oder gar Lieferung einfacher Energie abzunehmen und die, ich möchte sagen, überholte Kraftmaschine „Mensch“ frei zu bekommen für höhere Zwecke. Der Weg geht von der Treidelei mit Menschenkräften über das Tier und die kleine Zentrale „Schleppdampfer“ zur großen Ueberlandzentrale. Diesen letzten Schritt auf den Binnenwasserstraßen bahnbrechend zu machen, bleibt unserer Generation vorbehalten.

Die Durchführung dieser Tendenz der zentralen Krafterzeugung und der Verwendung der Energie in kleinsten Arbeitsaggregaten findet gerade hier das denkbar günstigste Anwendungsgebiet. Indem wir jedem Schiff eigene Betriebskraft geben, machen wir es nicht nur selbständig und unabhängig, sondern wir erzielen dadurch zugleich eine sehr gleichmäßige fast stoßfreie Belastung des elektrischen Verteilungsnetzes.

In diesem Punkte ist die Eisenbahn weit ungünstiger daran. Hier handelt es sich um Leistungseinheiten von 1 000 bis 3 000 PS, die in einer Lokomotive konzentriert sind und nicht nur große Querschnitte in den Stromleitern erforderlich machen, sondern die Zentralen in ungünstigster Weise mit Stößen belasten.

Man könnte nun den Einwand machen, daß Kanäle, die in solcher Weise ausgebaut sind, der Eisenbahn den Verkehr wegnehmen und dadurch einen großen Teil nationalen Kapitals entwerten. Das dürfte jedoch, wenn überhaupt, nur vorübergehend und in beschränktem Maße Geltung haben. Denn es ist eine alte Weisheit, daß billige Verkehrseinrichtungen sich den Verkehr selbst erzeugen. Von der Erstarkung des Verkehrs hat dann aber die Eisenbahn, wie das Beispiel des Rheins zeigt, doch wieder ihren Vorteil. Im übrigen hat die Eisenbahn von den Massengütern, die die Wasserstraße an sich ziehen wird, schon jetzt so gut wie keinen Gewinn. Die Eisenbahn ist in ihrer Eigenart unbedingt ein Schnellverkehrsmittel und wird es in Zukunft noch mehr werden. Es ist durchaus fraglich, ob eine Belastung dieses Schnellverkehrsmittels mit Massengütern, die einen so schnellen Transport garnicht nötig haben und die damit verknüpften hohen Frachten nicht tragen können, vom Standpunkt rationeller Wirtschaft aus richtig ist.

M. D. u. H.! All unser Streben muß heute darauf gerichtet sein, billig zu produzieren, damit wir im Ausland wieder wettbewerbsfähig werden und exportieren können, um unsere Rohstoffe und unsere Schulden zu bezahlen. Dazu brauchen wir in erster Linie billige Massenverkehrseinrichtungen. Es ist nun in höchstem Maße zu begrüßen, daß man sich endlich entschlossen hat, die große Zahl unserer Arbeitslosen wenigstens etwas zu vermindern, indem man

mit ihrer Hilfe solche Massenverkehrswege baut. Bevor man sich jedoch weiterhin auf den Bau von Schleppzugsschleusen und Einrichtungen, die nur dem Dampferschleppbetrieb dienen, festlegt, scheint es mir äußerst dringlich, daß man sich baldigst Klarheit darüber verschafft, ob die Treidelschwebebahn hält, was ich Ihnen mitgeteilt habe.

Dazu ist in erster Linie der Bau einer längeren Probestrecke an einem Kanal nötig. Und dazu wiederum brauchen wir die Hilfe des Reiches. Die Wasserstraßenbahn-Gesellschaft verfügt weder über die Mittel, um eine derartige Probestrecke zu bauen, noch über die dazu erforderlichen Kanäle. Wir haben die Pläne, die ich Ihnen vortrug, so weit gefördert, als es durch private Initiative und mit privaten Mitteln möglich war. Gestatten Sie mir, daß ich an dieser Stelle all den in der Wasserstraßenbahn-Gesellschaft vereinigten Kreisen, die in Zeiten größter Wirtschaftsnot sich bereit fanden, meine Pläne zu unterstützen, meinen wärmsten Dank sage für das Vertrauen, das sie mir schenkten. Besonders möchte ich diesen Dank ausdehnen auf unseren allverehrten Herrn Georg Heesch von den Vereinigten Elbeschiffahrts-Gesellschaften, der mir von Anfang an treu zur Seite gestanden hat. Danken möchte ich auch der Wasserbaudirektion Hamburg und an ihrer Spitze Herrn Oberbaudirektor Dr. Wendemuth für die Unterstützung, die unseren Plänen zuteil wurde.

M. D. u. H.! Die Arbeit, die wir geleistet haben, und die finanziellen Opfer, die gebracht worden sind, sind nicht gebracht worden, um daraus für uns einen großen Gewinn zu ziehen, sondern um der Allgemeinheit und unserem deutschen Vaterland einen Dienst zu leisten. Lassen Sie mich die Hoffnung aussprechen, daß unsere Arbeit dazu beitragen möge, den Wiederaufstieg Deutschlands zu beschleunigen."

Das Arbeitsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes

Vortrag, gehalten auf der 57. o. Hauptvers. des Z. f. d. B. am 25. 9. 26 in Berlin.

Von Ministerialdirektor Gährs, Reichsverkehrsminister.

Seit dem Sommer vorigen Jahres hat die Arbeitslosigkeit in Deutschland bedauerlicherweise stark zugenommen. Anfangs langsam, dann immer rascher stieg die Zahl der Erwerbslosen. Es waren

Ende Juli 1925 . . .	197 000
Ende Oktober 1925 . .	364 000
Ende Januar 1926 . .	2 031 000
Ende Februar 1926 . .	2 056 000

Erwerbslose zu verzeichnen. Hiermit war der Höchststand erreicht. Im Frühjahr 1926 sank die Zahl etwas, beträgt aber immer noch 1.6 Millionen. Rechnet man hierzu die Familienangehörigen, so kann man annehmen, daß etwa 4 Millionen Einwohner von insgesamt 62,5 Mill. — also 6,4 % — erwerbslos bezw. ohne Ernährer sind und von der Allgemeinheit unterhalten werden müssen.

Das beängstigende Anwachsen des Arbeitslosenheeres im vorigen Herbst und Winter hatte die Reichsregierung veranlaßt, eingehend zu prüfen, wie der Zunahme entgegengearbeitet werden könnte. Reichstag und Reichswirtschaftsrat befaßten sich mit derselben Angelegenheit. Alle kamen zu der Ueberzeugung, daß in Anbetracht der ungeheuren Zahl der Arbeitslosen das Arbeitsproblem durch eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit, über die ja ein Gesetzentwurf dem Reichswirtschaftsrat vorliegt, allein nicht zu lösen ist, daß vielmehr produktive Arbeit geschaffen werden muß, um wenigstens einem Teile der Erwerbslosen Arbeitsmöglichkeit zu verschaffen. In dieser Erkenntnis hat die Reichsregierung vor einigen Monaten ein Programm zur Beschaffung produktiver Arbeit aufgestellt. Sie ist dabei von dem System der sogenannten Notstandsarbeiten abgegangen, um die damit verbundenen Hemmungen zu vermeiden, und hat eine Reihe an sich wirtschaftlicher Projekte aus allen Verwaltungen zur Ausführung bestimmt. Bei der großen Zahl der Arbeitslosen ist sie der Meinung, daß sich ohne Schwierigkeiten mehrere hundert Tausend voll geeignete Arbeitskräfte herausfinden lassen, die als normale Arbeiter verwendet werden können. Die Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms ist teilweise bereits in Angriff genommen worden. Die vom Reiche aufzuwendenden Mittel sollen in der Hauptsache durch eine Anleihe aufgebracht werden, für deren Begebung ein günstiger Augenblick abzuwarten ist. Bis dahin deckt das Reich den Bedarf aus vorhandenen Mitteln.

Wie bereits erwähnt, sind ungefähr alle Verwaltungszweige an dem Arbeitsbeschaffungsprogramm beteiligt.

Die Reichsbahn-Gesellschaft will 280 km Bahnbauten fertigstellen, die vor dem Uebergange der Staatsbahnen auf das Reich begonnen sind und deren Vollendung von den Ländern unter Hinweis auf staatsvertraglich vom Reiche übernommene Verpflichtungen verlangt wird. Um der Gesellschaft diese Aufgabe zu erleichtern, wird das Reich ihr ein Darlehen von 52 Millionen Mark zu niedrigem Zinsfuß geben. Weiter wird die Reichsbahn-Gesellschaft eine Anzahl der für die nächsten Jahre in Aussicht genommenen Bauten — insbesondere die Elektrifizierung der Berliner Stadt- und Ringbahn — mit finanzieller Hilfe des Reiches schon jetzt in Angriff nehmen und schnellstens durchführen.

Die Reichspost hat einige, seit langem geplante Bauten, z. B. Kabelverlegungen, Automatisierung von Fernsprechämtern, Hochbauten usw., schon jetzt begonnen.

Zur Förderung des Straßenbaues ist beabsichtigt, den Trägern des Straßenbaues bei Verwendung einheimischer Baustoffe eine Zinsverbilligung für die Aufnahme von Anleihen zu gewähren. Daneben werden Straßenbauten der Kreise und Gemeinden weiterhin als öffentliche Notstandsarbeiten gefördert.

Zur Beschaffung von Wohnungen ist ein langfristiges Bauprogramm in Aussicht genommen. Weitere Mittel sind für die Siedlung, für Oedlandkulturen usw. vorgesehen.

Daß in einem derart großzügigem Arbeitsbeschaffungsprogramm die Wasserstraßen nicht fehlen durften, liegt auf der Hand. Wenn bei den Kanalbauten auch nicht hunderttausende von Arbeitern vom Ort beschäftigt werden, wie vielfach angenommen wird, so bieten sie doch direkt und indirekt reichlich Gelegenheit, gelernte und ungelernte Arbeiter zu beschäftigen. Es sei nur bemerkt, daß nach einer bei einem bestimmten Kanalplane aufgestellten Berechnung rund 80% der Baukosten auf Löhne entfallen.

Die Arbeiten an den Wasserstraßen lassen sich in verschiedene Gruppen teilen.

Der nächstliegende Gedanke bei Aufstellung des Programms war natürlich, die bereits in Ausführung begriffenen Bauten durch Neueinstellung von Arbeitern zu beschleunigen. Das ist aber nur beschränkt möglich, da bei öffentlichen Bauten zur Verminderung der Bauleitungskosten, der Bauzinsen usw. an sich auf eine möglichst kurze Bauzeit gesehen und mit Rücksicht auf volle Ausnutzung der Geräte stets die höchstmögliche Anzahl von Arbeitern eingestellt wird.

Lediglich an der Oder erschien eine solche Bescheinigung möglich. Unterhalb Breslau werden die Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrtsstraße an 8 bereits in Bau befindlichen Strecken von 39 km Länge in verstärktem Maße betrieben. Auf drei anderen Strecken von 23 km Länge wurden Arbeiten eingeleitet, mit denen nach dem bisherigen Plane erst 1927 begonnen werden sollte.

An der unteren Oder, deren Vorflut auf Grund des preuß. Gesetzes vom 4. 8. 1904 verbessert wird, sind Mittel bewilligt, um die im vergangenen Winter an neu geschütteten Deichen entstandenen starken Eisschäden sowie die durch die Hochfluten in diesem Sommer bewirkten zahlreichen Deichbrüche alsbald zu beseitigen.

Bei der Oder—Spree-Wasserstraße sind verschiedene Arbeiten schon jetzt in Angriff genommen, z. B. der Ausbau der Fürstenwalder Spree, Herstellung der Oderdeichbrüche sowie die Verbesserung der Schiffahrtverhältnisse im äußeren Fürstenberger See. Am Hohenzollernkanal soll bekanntlich ein 2. Abstieg mit einem Schiffshebewerk bei Niederfinow eingerichtet werden. Die Entwurfsarbeiten sind noch nicht ganz abgeschlossen. Zur Verminderung der Erwerbslosigkeit konnte aber mit der Ausführung des oberen Vorhafens und des Sicherheitstores begonnen werden.

Auf der Strecke Hannover—Peine des Mittellandkanals ist die Herstellung der 2. Schleuse bei Anderten in Auftrag gegeben.

Der Bau dieser Schleuse war zurückgestellt worden. Es hat sich aber gezeigt, daß bei Fortlassung der 2. Schleuse — für die die Baugrube bereits ausgehoben ist — erhebliche Sicherungsarbeiten notwendig sind, die einen großen Kostenaufwand verursachen. Um diesen zu vermeiden, muß die 2. Schleuse schon jetzt ausgeführt werden, besonders aber weil mit der baldigen Vollendung des Mittellandkanals und einer starken Zunahme des Verkehrs gerechnet werden kann.

Schließlich werden an der Eder- und Diemeltalsperre Ufersicherungsarbeiten ausgeführt, nachdem praktische Versuche eine geeignete, auch für die Dauer erfolgversprechende Bauweise ergeben haben.

Für den Ihle- und Plauer Kanal, den Oder—Spree-Kanal und die Strecke Hannover—Peine des Mittellandkanals sieht das Arbeitsbeschaffungsprogramm von 1926 weiter 4 Millionen RM. vor. Bei einer Nachprüfung der Abrechnung über die vor und während der Inflation an diesen Bauten entstandenen Baukosten hatte sich ergeben, daß Preußen, das ein Drittel der Baukosten zu tragen hat, rund 4 Millionen RM. mehr verausgabt hat, als nach dem vereinbarten Staatsvertrage auf seinen Anteil entfielen. Zum Ausgleich muß das Reich 4 Millionen RM. vorweg leisten, was bei Aufstellung des Haushalts für 1926 nicht vorausgesehen werden konnte. Infolgedessen reichen die bewilligten Geldmittel zur planmäßigen Durchführung des Bauprogramms in diesem Jahre nicht aus und es müßte eine Anzahl Arbeiter entlassen werden. Um dies zu verhüten, ist obiger Betrag besonders zur Verfügung gestellt worden.

Alle von mir erwähnten Maßnahmen ergeben für das laufende Jahr einen Mehrbedarf von 9 350 000 M. Mit dieser geringen Summe können selbstverständlich nur wenig Arbeiter beschäftigt werden. Arbeitsgelegenheit in größerem Umfange schaffen allein größere Kanalbauten.

Wie sie wissen, betreibt die Reichswasserstraßenverwaltung schon lange ein Programm für die Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes. Allerdings halten einzelne Kreise mit Rücksicht auf das Darniederliegen der Wirtschaft, die finanzielle Lage des Reiches und die schwierigen Verhältnisse der Reichsbahn sowie im Hinblick auf die Ungewissheit über die zukünftige Gestaltung des Verkehrs die Inangriffnahme neuer Kanalbauten z. Zt. nicht für zweckmäßig, verlangen vielmehr, man solle sich auf die Vollendung der begonnenen Bauten und die Erhaltung der vorhandenen Wasserstraßen beschränken. Demgegenüber steht die Reichswasserstraßenverwaltung auf dem Standpunkt, daß es nicht richtig ist, die Entwicklung der Verkehrsmöglichkeiten ganz auf die gegenwärtige wirtschaftliche Lage einzustellen und von ihr abhängig zu machen. Eine Unterbrechung in dem weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes würde zur Folge haben, daß die Wasserstraßen bei aufsteigender Wirtschaft dem Verkehrsbedürfnis nicht genügen, ein Mangel, der sich nur schwer beseitigen ließe, schon im Hinblick darauf, daß die Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen — besonders der Bau neuer Wasserstraßen — viele Jahre erfordert.

Nachdem dieser Standpunkt der Reichswasserstraßenverwaltung am 13. 4. d. Js. die einstimmige Billigung des Reichs-Wasserstraßenbeirats gefunden hatte, unterbreitete der Reichsverkehrsminister unter dem 24. 6. d. Js. der Reichsregierung eine eingehend begründete Vorlage über die Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes. Bei Aufstellung des Programms glaubte der Reichsverkehrsminister, sich die durch die angespannte Finanzlage gebotene Zurückhaltung auferlegen zu müssen. Er beschränkte sich daher auf wenige Unternehmen, die besonders dringlich erschienen, und zu deren Ausführung das Reich teilweise vertraglich verpflichtet war.

Neben der Weiterführung einer Reihe bereits begonnener Bauten, unter denen vor allem zu nennen sind der Kanal Wesel—Datteln, Kanal Hamm—Lippstadt, das Hebewerk bei Niederfinow, die Verbesserung der mittleren Oder unterhalb Breslau sowie Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder, Mittelland-Kanal Hannover—Peine sowie Ausbau des Ihle—Plauer Kanals, umfaßt das Programm eine Reihe von neuen Bauten, vor allem der 3 großen Wasserstraßen, zu denen das Reich durch Staatsverträge verpflichtet ist, nämlich den Mittelland-Kanal von Peine bis zur Elbe nebst Bauabschnitt des Südflügels, den Ausbau des Neckars zunächst bis Heilbronn und die Fortsetzung der Rhein—Main—Donau-Straße zunächst von Aschaffenburg bis Würzburg, des weiteren wird in Vorschlag gebracht, das Staubecken bei Ottmachau, der Hansa-Kanal über Minden und zwar als dessen erster Teil die Kanalisierung der Weser zwischen Minden und Bremen, der Küstenkanal Kampe—Dörpen und die Umkanalisierung des Untermains zwischen Mainz und Frankfurt.

Alle diese Bauten, deren Finanzierung bisher immer auf große Schwierigkeiten stieß, sind durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm stark gefördert worden. Die Fortsetzung der beiden süddeutschen Wasserstraßen, Neckarkanalisierung bis Heilbronn und Mainkanalisierung bis Würzburg, ist gesichert. Am Main oberhalb Aschaffenburg, sind die beiden ersten Staustufen ausgeschrieben. Insgesamt sind bei Würzburg 13 Staustufen vorgesehen. Am Neckar bestehen noch gewisse Hemmungen bezüglich der Staustufe bei Heidelberg, wo zahlreiche Interessenten, darunter die Universität Heidelberg, Nachteile für das Landschaftsbild von Heidelberg befürchten. Um diese Befürchtungen aus dem Wege zu räumen, waren zahlreiche Untersuchungen und Verhandlungen nötig, die vor dem Abschluß stehen. Sobald über die Zweifelsfragen Entscheidung getroffen ist, wird mit dem Bau begonnen. Insgesamt sind noch 8 Staustufen auszuführen. Außerhalb des vereinbarten Bauprogramms wird noch geplant, die Staustufe Cannstadt zur Vermeidung von Hochwasserschäden schon jetzt auszubauen. Weiter wird erwogen, die 1922 wegen Geldmangel eingestellten Bauarbeiten bei Obereßlingen und Horkheim wieder aufzunehmen, falls sich für die in den Kraftwerken erzeugte Energie ein Abnehmer findet, der angemessene Strompreise zahlt.

Der wichtigste Kanalplan ist der Mittellandkanal. Zunächst mußte sich das Reich darauf beschränken, die von Preußen bereits begonnenen Teile fortzuführen. Inzwischen wurde mit den Ländern, die ein Drittel der Baukosten auf-

bringen sollen, verhandelt. Bei der schwierigen Finanzlage des Reiches trug die Reichsregierung anfangs Bedenken, neue Teile in Angriff zu nehmen. Auf jeden Fall schien es ihr nicht möglich, den ganzen Kanal in kurzer Zeit durchzuführen. Ihr Plan ging vielmehr dahin, in 11 Jahren zunächst den besonders wichtigen Hauptkanal fertigzustellen und am Südflügel die Vorarbeiten zu beenden, sowie die zur Erhöhung des Elbefahrwassers erforderlichen Saaletalsperren planmäßig zu fördern und unmittelbar anschließend den Südflügel auszuführen. Gegen die Zurückstellung des Südflügels erhoben die Interessenten in Mitteldeutschland und vor allem die Regierungen der Freistaaten Sachsen und Anhalt lebhaften Widerspruch. Sie befürchteten, daß das Reich nach Fertigstellung des Hauptkanals nicht mehr gewillt und in der Lage sein werde, den Südflügel auszuführen, und verlangten deswegen sofortige Inangriffnahme und gleichmäßige Förderung des Südflügels. Die Interessenten beriefen sich darauf, daß in einer — allerdings noch nicht vollzogene — Vereinbarung von November 1920 eine gleichmäßige Förderung des Hauptkanals und des Südflügels zugesagt worden sei. Nach längeren Verhandlungen ist ein Abkommen getroffen, die Saale von Halle abwärts, die bereits für 400 t-Schiffe befahrbar ist, zunächst in ihrem bisherigen Zustande zu belassen, aber die Saalekanalisierung von Halle bis Creypau, die Anschlußkanäle von Creypau nach Leipzig und von Bernburg nach Staßfurt-Leopoldshall gleichzeitig mit dem Hauptkanal auszuführen sowie die Saaletalsperren planmäßig zu fördern. Dadurch würde die Möglichkeit geschaffen, wenigstens mit 400 t-Kähnen nach Leipzig, Staßfurt und Leopoldshall zu kommen. Dieser Plan erfordert bei einer Ueberteuerung um 30 v. H.

a) für den Hauptkanal von Peine bis Burg nebst Zweigkanälen . . . . . 273 000 000 RM.
b) für den ersten Bauabschnitt des Südflügels rund . . . . 90 000 000 RM.
im ganzen: 363 000 000 RM.

von denen zwei Drittel = 242 000 000 RM. dem Reiche zur Last fallen.

Die Reichsregierung hat diesen Plan gebilligt und die Inangriffnahme der Bauarbeiten genehmigt unter der Voraussetzung, daß der in seinen Grundzügen bereits 1921 vereinbarte Staatsvertrag von den beteiligten Ländern vollzogen würde. Die Landesregierungen haben inzwischen den Vertrag vollzogen. Dabei hat aber die preußische Regierung einen Vorbehalt gemacht, der sich darauf bezieht, daß Preußen für seinen Beitrag Zinsgarantien von den Provinzen und Kommunen verlangt. Diese haben sich zwar bereit erklärt, die Garantien zu übernehmen, aber ihrerseits an diese Garantieübernahme allerlei Bedingungen geknüpft, über die noch verhandelt wird. Immerhin konnte die Ausschreibung von Arbeiten inzwischen angeordnet werden und wir hoffen, daß bis zur Zuschlagserteilung der Beiträge alle Hindernisse beseitigt werden können.

Für den Bau des Hauptkanals sind etwa 7 Jahre in Aussicht genommen.

Mit dem Mittellandkanal steht das Staubecken bei Ottmachau in gewissem, verkehrs- und wirtschaftspolitischen Zusammenhange. Das Reich hat den von Preußen begonnenen Ausbau der Oder unterhalb Breslau aus Haushaltsmitteln planmäßig gefördert. Für das Staubecken wurden aber bislang nur die Vorarbeiten durchgeführt, da sich Widerstände gegen das Unternehmen ergaben, die sich auf die Interessen der Landwirtschaft und die Schädigung der Nahrungsmittelerzeugung gründeten. Nachdem diese Widerstände im wesentlichen beseitigt sind, wird das Staubecken, das einen Kostenaufwand von etwa 50 Mill. RM. erfordert, in Angriff genommen werden. Das Becken erhält einen Fassungsraum von 135 Mill. cbm, von denen 89,5 Mill. als Nutzraum für die Speisung der Oder und 40,8 Mill. als Hochwasserschutzraum bestimmt sind, während 4,7 Mill. cbm als eiserner Bestand verbleiben. Das aufgespeicherte Wasser soll bei unzureichender Wasserführung der Oder deren Wasserstände aufhöhen und im Verein mit der in Ausführung begriffenen Niedrigwasserregulierung auch unterhalb Breslau für die Schiffahrt dauernd eine Fahrwassertiefe von 1,40 m schaffen, so daß 400 t-Schiffe jederzeit, abgesehen von Jahren mit ausgesprochenen Wasserklemmen, 1,20 m tief eintauchen und mindestens mit drei Viertel Ladung fahren können. Daneben wird das Becken kleinere und mittlere Hochfluten ganz zurückhalten, die gefährlichen größeren Hochfluten an der Glatzer Neiße abdämpfen. Dieser Bau ist ebenfalls durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm gesichert. Die vorbereitenden Arbeiten sind bereits in Angriff genommen.

Zugestimmt hat das Reichskabinett ferner dem Bau des Küstenkanals Campe—Dörpen, allerdings mit dem Vorbehalt, daß auch Preußen diesem Kanal zustimmt.

Falls dieser Kanal gebaut wird, so würde damit eine Verbindung des rheinisch-westfälischen Industriegebietes zur unteren Weser über Oldenburg nach Elsfleth geschaffen. Das Mittelstück dieses Kanals, nämlich die Strecke von Campe bis Oldenburg, wird zurzeit vom Reiche unter Beteiligung des Freistaates Oldenburg an den Baukosten für 600 t-Schiffe ausgebaut. Nach Westen anschließend bis zur Landesgrenze bei Sedelsberg baut der Freistaat Oldenburg — zunächst auf eigene Kosten — eine Verlängerung des Kanals, die in erster Linie zur Entwässerung der dortigen oldenburgischen Moore dienen soll, in ihren Abmessungen jedoch der Strecke Oldenburg—Kampe so angepaßt wird, daß auch sie den Verkehr von 600 t-Kähnen gestattet.

Da der Kanal, soweit er in der Ausführung begriffen ist, bei Sedelsberg endet, und da die Hunte in ihrem jetzigen Zustande nur bei günstigen Wasserständen den größeren Verkehr aufnehmen kann, hat der Kanal, für den das Reich und Oldenburg zusammen bereits etwa 15 Mill. RM. aufgewendet haben, als Schifsahrtsstraße nur eine begrenzte örtliche Bedeutung. Der Kanal kann erst dann eine Zukunft erhalten, wenn auch die noch fehlende Strecke zwischen der oldenburgischen Westgrenze und der Ems gebaut und so eine Verbindungswasserstraße von der Ems zur Weser geschaffen wird, die neue Verkehrsmöglichkeiten zwischen dem Ruhrgebiet oder der unteren Ems einerseits und den Häfen der Unterweser andererseits eröffnet und voraussichtlich auch die Besiedlung der Moorgegend fördern wird.

Neuerdings beabsichtigt Preußen, zur Entwässerung, Kultivierung und Besiedlung der zwischen der Ems und dem Freistaat Oldenburg in den Kreisen Hümmling und Aschendorf gelegenen Moore einen Entwässerungskanal zu bauen, der zum größten Teil der für den Küstenkanal von Sedelsberg bis Dörpen in Aussicht genommenen Linie folgt und Abmessungen erhält, die den Verkehr kleinerer Schiffe gestatten. Es liegt daher nahe, diese Strecke von vornherein als Verkehrsstraße für größere Schiffe auszubauen.

Der Bau erfordert nach überschläglicher Berechnung

1. für Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der Hunte . . . . 6 000 000 RM.
2. für die Strecke Kampe—Dörzen . . 29 000 000 RM.
zusammen: 35 000 000 RM.

Weiter ist noch genehmigt worden der Bau des Kanals Hamm—Lippstadt, den ich vorhin unter den begonnenen Bauten erwähnt habe. Dieser Kanal ist ein Teil des Rhein—Weser-Kanals und wurde seinerzeit von dem Preußischen Hause der Abgeordneten in die Kanalvorlage aufgenommen und dann durch das Gesetz vom 1. April 1905 zur Ausführung genehmigt. Die 4 Schleusen sollten 85 m Länge und 10 m Breite erhalten. Die Arbeiten wurden von Preußen im Jahre 1914 begonnen, um erwerbslos gewordene Arbeiter des Industriegebietes und Kriegsgefangene nutzbringend zu beschäftigen. Man beschränkte sich hierbei jedoch auf die Erdarbeiten und die notwendig mit ihnen zu-

sammenhängenden Brücken und Dücker. Gegen Ende des Krieges, als Kriegsgefangene nicht mehr zur Verfügung gestellt werden konnten, wurden die Bauarbeiten eingestellt. Das Reich mußte sich früher im wesentlichen darauf beschränken, die von Preußen geschaffenen Anlagen zu erhalten. Es erschien nicht angängig, gleichzeitig mit dem Lippe-Kanal Datteln—Wesel — der große Geldsummen erfordert — die Strecke Hamm—Lippstadt fortzuführen. Nunmehr sind die Arbeiten entsprechend einer einstimmig angenommenen Entschließung des Reichstages wieder aufgenommen worden, weil dieser Bau besonders geeignet erscheint, die im rheinisch-westfälischen Industriegebiete bestehende Arbeitslosigkeit fühlbar zu vermindern, und weil die Entwürfe seit langem fertig vorliegen und der Grunderwerb im wesentlichen getätigt ist. Etwa ein Drittel des Baues ist fertig. Die noch rückständigen Arbeiten erfordern 24 Mill. RM., die sich auf 6 Jahre verteilen.

Im Arbeitsbeschaffungsprogramm erwähnt, aber noch nicht endgültig genehmigt, sind schließlich noch der Hansakanal über Minden und die Umkanalisierung des Untermains. Vor Inangriffnahme dieser Bauten sollen erst die gesetzgebenden Körperschaften des Reiches gehört werden. Die Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstraßenverbindung von dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet nach den Seehäfen Bremen, Hamburg und Lübeck, die für den Güteraustausch zwischen diesen Gebieten, insbesondere für die Steigerung des Absatzes bergbaulicher Erzeugnisse von weitragender Bedeutung ist, wird von den beteiligten Industrie- und Handelskreisen seit langem angestrebt. Auf deren Veranlassung sind in den letzten Jahren Entwürfe aufgestellt worden, die unter dem Namen „Bramsche —Stade-Kanal", „Hoya-Kanal", „Achimkanal" und „Hansakanal" bekannt geworden sind. Auf Betreiben der Wirtschaftskreise vom Rheinland und Westfalen hat sich die Mehrzahl der Beteiligten auf den von Bramsche (am Ems—Weser-Kanal) über Achim (an der Weser, nach Hamburg in ziemlich gerader Linie führenden Hansakanal geeinigt. Nach einer überschläglichen Berechnung erfordert dieser Kanal 302 Mill. RM. Ob die Aufwendung einer solchen Summe sich zurzeit rechtfertigen läßt, muß noch genauer untersucht werden. Die Reichswasserstraßenverwaltung war daher auf den Gedanken gekommen, die Verbindung des Industriegebietes mit den Seehäfen zunächst auf einem billigeren Wege über Minden zu suchen, d. h. die Weser zwischen Minden und Bremen zu kanalisieren und den Ostteil des Kanals zwischen Weser und Elbe zu bauen, wobei der Westteil vorbehalten bleiben sollte. Dieser Weg würde zwar länger als der direkte Weg, ein Nachteil, der aber z. T. durch erheblich geringere Baukosten und dementsprechend geringere Abgaben aufgehoben würde. Gegen diesen Plan haben aber die Hansakanal-Interessenten, ferner auch die Weserinteressenten Einspruch erhoben und gefordert, daß beide Projekte Weser-Kanalisierung und der ganze Hansakanal getrennt behandelt werden müßten. Der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirates hat gestern eine entsprechende Entschließung angenommen. Die Vorarbeiten für die Weserkanalisierung sind soweit gediehen, daß mit der Bauausführung begonnen werden kann, es werden daher für diese Arbeiten Mittel angefordert werden, die aber, wie vorerwähnt, noch vom Reichstag bewilligt werden müssen. Für den Hansakanal werden Vorarbeitskosten angefordert werden, da hier bisher nur ein allgemeiner Entwurf vorliegt.

Bezüglich des Untermain ist folgendes zu sagen: Der Zustand der in den Jahren 1883 bis 1886 errichteten Staustufen im Main unterhalb Frankfurt macht in kürzester Zeit einen Umbau notwendig. Dieser Umbau ist um so dringlicher, als weder die Abmessungen der Schleusen noch die Bauart der Wehre den heutigen Anforderungen entsprechen. Die Schleusen bei Frankfurt, Höchst, Okriftel und Flörsheim haben eine Breite von 10,50 m, während die neue Schleuse an der Mainmündung bei Kostheim sowie die oberhalb Frankfurt gelegenen Schleusen, die für die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße vorgesehene Normalbreite von 12 m aufweisen. Dadurch wird eine volle Ausnutzung der oberen Mainschleusen verhindert, was um so störender ist, je weiter die Kanalisierung des Mains fortschreitet und damit der Umfang der Schiffahrt zunimmt.

Eingehende Untersuchungen haben ergeben, daß es wirtschaftlicher ist, die vier Staustufen zwischen Frankfurt und Flörsheim zu zwei Staustufen zusammenzulegen. Dadurch wird an Ausbaukosten sowie an Betriebs- und Unterhaltungskosten gespart und die Fahrzeit für die Schiffe erheblich abgekürzt. Ferner müssen die Nadelwehre durch moderne mechanisch bediente Wehrverschlüsse von großer Spannweite ersetzt werden. Dadurch vermindern sich die Betriebs- und Unterhaltungskosten jährlich um etwa 150 000 M.

Die für die Schiffahrt notwendige neue Einteilung der Staustufen ergibt die Möglichkeit, die Wasserkräfte auszunutzen. Durch den Verkauf des elektrischen Stromes aus den Kraftwerken können nicht allein die Betriebs-, Unterhaltungs- und Verwaltungskosten der Kraftwerke sowie deren Kapitaldienst getragen werden, sondern darüber hinaus vermögen die Kraftwerke vielleicht noch einen Teil des Kapitaldienstes der Schiffahrtsstraßen zu übernehmen.

Die Gesamtkosten der Kanalisierungsarbeiten sind zu 28 Mill. RM. veranschlagt, von denen 13½ Mill. auf die Schiffahrtsstraße und 14½ Mill. auf die Kraftanlagen entfallen. Es wird zu versuchen sein, den auf die Kraftanlagen treffenden Teil durch eine Anleihe zu decken, die von den Hauptstromverbrauchern aufzubringen ist.

Einem Wunsche der Stadt Frankfurt, die Bauwerke so zu gestalten, daß auch die größten Rheinschiffe den Frankfurter Hafen erreichen können, könnte entsprochen werden, wenn die Stadt die Kosten für Verbreiterung der Schleusen von 12 m auf 15 m, die in den obengenannten Beträgen nicht enthalten sind, übernimmt.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß der Bezirksverband Nassau mit Hilfe der produktiven Erwerbslosenfürsorge die Lahn für Schiffe von etwa 200 t Tragfähigkeit fertig kanalisiert, wodurch erreicht wird, daß dann die Lahn von ihrer Mündung bis Limburg jederseit schiffbar wird.

Sie werden aus meinen Ausführungen entnommen haben, daß das Arbeitsbeschaffungsprogramm auf die Ausgestaltung des Wasserstraßennetzes außerordentlich fördernd gewirkt hat. Pläne, um die jahre- und jahrzehntelang gekämpft wurde, scheinen sich endlich verwirklichen zu sollen. Die Ausführung der in Aussicht genommenen Bauten, also Mittellandkanal, Neckarkanalisierung, Mainkanalisierung, Staubecken Ottmachau, Weserkanalisierung Bremen—Minden, Küstenkanal, Umkanalisierung des Untermains einschl. der Fortsetzung der begonnenen Bauten erfordern Aufwendungen von 710 Mill. M., bis 30% Ueberteuerung, wozu noch erhebliche Beiträge der Länder kommen, stellen also ein Bauprogramm für Wasserstraßen dar, wie es bisher wohl noch nicht durchgeführt worden ist, wobei aber andererseits die Kosten doch nicht abzuschrecken brauchen, da das Programm sich insgesamt über 10 Jahre erstreckt und die Jahresaufwendungen sich ungefähr auf der Höhe der in den letzten Jahren für Neubauten aufgewendeten Mittel halten. Hat hiernach das Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Wasserstraßenverwaltung und die Kanalfreunde eine erfreuliche Wirkung gehabt, so zeigt sie uns neuerdings auch eine weniger angenehme Wirkung, indem die Verwaltung mit Anträgen und wohl gar mit Vorwürfen überschüttet wird, von Interessenten, deren Kanalpläne nicht in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommen wurden. Dazu möchte ich folgendes erklären: Der eigentliche Zweck des Arbeitsbeschaffungsprogrammes ist ja nicht, Kanalpläne zu fördern, sondern, wie sein Name sagt, Arbeit zu schaffen.

Es konnten daher nur solche Bauten aufgenommen werden, die entweder sofort oder doch in kurzer Frist in Angriff genommen werden konnten. Wenn also ein Kanalplan nicht aufgenommen wurde, so ist damit nach keiner Richtung hin ein Werturteil über ihn abgegeben und er nicht etwa damit aufgegeben. Im Gegenteil haben die meisten dieser Pläne durch das Arbeitsbeschaffungsprogramm ebenfalls insofern eine gewisse Förderung erfahren, als die Untersuchungen über die Bauwürdigkeit energischer betrieben werden können als es bisher möglich war. In diese Kategorie fallen der Aachen—Rhein-Kanal, die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals, der Hansakanal, die Kanalisierung der Weser oberhalb Minden, sowie der Werra und der Werra—Main-Kanal, die Kanalpläne zwischen Oder und Elbe und der Klodnitzkanal. Alle diese Pläne werden weiterhin sorgfältig auf ihre Bauwürdigkeit zu prüfen und technisch zu untersuchen sein. Von dem Ergebnis dieser Prüfungen und Untersuchungen und von der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Verhältnisse wird es abhängen, ob und wann sie verwirklicht werden können.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. im Jahre 1925

Geschäftsbericht, erstattet auf der 57. o. Hauptversammlung am 25. 9. 26 in Berlin.

Von Syndikus Erich Schreiber, Berlin.

„Die Binnenschiffahrt ist nichts und bedeutet nichts für sich allein, sie ist nur etwas und gewinnt nur Bedeutung, wenn und weil sie ein Glied der großen deutschen Volkswirtschaft darstellt. Das Werturteil über sie wird davon abhängen, in welchem Umfange sie sich fruchtbar machen kann für die großen, ungeheuer wichtigen und ernsten Ziele, die heute unserer deutschen Volkswirtschaft vor Augen stehen."

Von diesen prägnanten Worten, die der Hauptreferent der letzten Hauptversammlung, Herr Oberbürgermeister und Reichstagsabgeordneter Dr. Most, seinem ausgezeichneten Vortrage über „Die deutsche Binnenschiffahrt und die Organisation der Wasserstraßenverwaltung" voranstellte und in denen er das Resumé der klangvollen Begrüßungsworte unserer Münchener Tagung zusammenfaßte, will ich bei Erstattung des Geschäftsberichtes für den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt ausgehen. Ich kann dies umsomehr, als der Zentralverein in seiner fast 60jährigen Geschichte sich stets bewußt gewesen ist, Glied der deutschen Volkswirtschafts- und Verkehrspolitik zu sein und stets von dem Willen und der Ueberzeugung getragen wurde, der großen Sache der Volkswohlfahrt zu dienen.

Unverkennbar ist im Berichtsjahre die innerpolitische Beruhigung, die gefestigte und auf eine geordnete Finanzwirtschaft gestützte Staatsautorität, unverkennbar die Stabilisierung der Politik des Reiches und der Länder, unverkennbar die Auswirkung der zum Abschluß gebrachten großen Gesetzgebungswerke des Reiches, die Lösung der Aufwertungsfrage, die Reform des Steuersystems und die Neugestaltung des Zolltarifs in der wirtschaftspolitischen Zielsetzung unserer Politik. Leider entspricht aber dieser wirtschaftspolitischen Zielsetzung keine Entspannung unserer wirtschaftlichen Lage. Das „Schonjahr" des Dawes-Planes ist abgelaufen, es hat die Erwartungen der Verfasser des Dawes-Planes enttäuscht und ist — nach einem vielversprechenden Aufleben in den ersten Monaten — zu einem Krisenjahr geworden. Immer klarer kommt es heute dem denkenden Wirtschaftler zum Bewußtsein, daß die Schwierigkeiten der deutschen Wirtschaft nicht Anzeichen einer periodischen Konjunkturwende, sondern einer tieferen organischen Erkrankung sind. Wir leiden an einem übergroßen Produktionsapparat bei ungenügender Versorgung mit flüssigem Kapital und bei verringerter und geschwächter Abnehmerschaft. Und wenn in den ersten Jahren nach dem Kriege Wiederaufbau das tönendste Signal gewesen ist, so zeigt sich heute, daß es ein Neubau ist, der in jeder Hinsicht zu leisten ist.

Die Wirtschaftskurve des Jahres 1925 spiegelt sich in dem Schiffahrtsjahre wieder. Abgesehen davon, daß der Gesamtverkehr die Vorkriegszahlen bei weitem nicht erreicht, ist die Abhängigkeit der Verkehrslage von der allgemeinen Wirtschaftslage klar ersichtlich, wenn man die Gesamtheit der im ersten bezw. zweiten Halbjahr 1925 an den von der Reichsstatistik erfaßten 21 Hauptverkehrspunkten angekommenen und abgegangenen Güter mit den entsprechenden Zahlen des ersten bezw. zweiten Halbjahres 1924 vergleicht. Wir sehen so, daß sich die Verkehrsergebnisse des ersten Halbjahres 1924 zu 1925 im theoretischen Durchschnitt stellen wie 140 zu 100, die des zweiten Halbjahres 1925 zu 1924 wie 106 zu 100. Das Hauptkontingent des vorjährigen Gesamtwasserstraßenverkehrs entfällt somit auf die im Zeichen des wirtschaftlichen Aufstieges stehenden ersten 6 Monate.

Was die Rentabilität der Betriebe anbelangt, so geben die Verkehrszahlen als solche allerdings keinen wirtschaftlichen Gradmesser; mag das Jahr 1925 für die deutsche Binnenschiffahrt im Vergleich zu den übrigen Nachkriegsjahren vielleicht ein mehr oder weniger verkehrsreiches gewesen sein, daß es ein vollkommen unwirtschaftliches Jahr war, das dokumentieren mit erschütternder Deutlichkeit die inzwischen veröffentlichten Geschäftsberichte unserer Schiffahrtsgesellschaften. Die Gründe hierfür liegen teils in der allgemeinen wirtschaftlichen Depression, teils in der Auswirkung der tarifpolitischen Maßnahmen der Reichsbahn und der steigenden Konkurrenz der ausländischen Gesellschaften auf den internationalen Strömen Rhein, Elbe, Oder und Donau. Da ich mich in der Februar-Nummer der Ihnen allen zugehenden „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bereits ausführlich über die Betriebslage der deutschen Binnenschiffahrt im Jahre 1925 ausgelassen habe, erübrigt sich heute ein weiteres Eingehen auf diesen Gegenstand.

Wenn ich Ihnen nun ein Bild von der Tätigkeit des Zentralvereins im Jahre 1925 geben soll, so könnte ich mich kurz fassen und sagen: Der Zentralverein hat alles getan, was in seinen Kräften stand, um der ihm in 6 Jahrzehnte alter Tradition vorgezeichneten Aufgabe, der Hebung und Förderung der deutschen Binnenschiffahrt, gerecht zu werden. Damit ist Ihnen aber nicht gedient. Es kann Ihnen aber auch nicht damit gedient sein, wenn ich Ihnen sage, daß laut unserem Briefbuch so und so viele tausend Fragen in so und so viel zehntausend Postsachen Erledigung gefunden haben. Ich muß mich daher etwas konkreter fassen und will versuchen, in der kurzen, mir zur Verfügung stehenden Zeit das vielgestaltete und weitumfassende Arbeitsgebiet in seinen wichtigsten Punkten in ein gewisses System zu bringen und Ihnen gleichzeitig über den Erfolg unserer Bemühungen, soweit er nach außen hin in die Erscheinung

treten und in ein klausales Verhältnis zu unserer Tätigkeit gebracht werden kann, berichten.

Nach drei Richtungen geht die Arbeit des Zentralvereins. Er versucht aufklärend, belehrend und forschend seiner Aufgabe gerecht zu werden. Teils parallel hierzu, teils in konzentrischem Kreise läuft das Arbeitsgebiet des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, der wirtschaftspolitischen Organisation der deutschen Binnenschiffahrt, der in erster Linie die Wahrung der Interessen des Binnenschiffahrtsgewerbes obliegt. Zentralverein und Reichsausschuß sind begrifflich und ihrer Struktur nach sehr eng miteinander verbunden.

Bewußt hat sich der Zentralverein nicht in die vielumstrittenen, mannigfachen Kanalprojekte bezw. in den Kampf der Meinungen eingeschaltet, sondern in einer angemessenen Beschränkung sich damit begnügt, in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", die neutrale Basis für den Austrag des Für und Wider zur Verfügung zu stellen. Sieht doch der Zentralverein seine vornehmste Aufgabe darin, den Boden vorzubereiten, auf dem die Wasserstraßen-Projekte erstehen können, die breite Oeffentlichkeit aufnahmefähig zu machen für die Ueberzeugung von der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit eines planmäßigen Ausbaues unseres deutschen Wasserstraßenetzes. Die Arbeit des Planes und der Begründung einzelner Projekte — vor Jahren das Haupttätigkeitsgebiet unserer Körperschaft — ist von dem Zentralverein inzwischen auf die in den letzten Jahrzehnten erstandenen Kanal- und Schiffahrtsvereine im wesentlichen Maße übergegangen. Seine Tätigkeit setzt erst wieder ein, wenn es gilt, einem als bauwürdig erkannten Projekt zur Verwirklichung zu verhelfen.

Ein vorzügliches Instrument ist dem Zentralverein in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" in die Hand gegeben und wir geben uns alle Mühe, dieses Instrument der höchstmöglichen Vollendung entgegenzuführen.

Die forschende Arbeit des Zentralvereins ist teils direkt, teils unterstützend. Die Bibliothek und Zeitschriftensammlung des Zentralvereins hat im Berichtsjahr eine bedeutende Erweiterung erfahren. Immer mehr wird unsere Bücherei zur wissenschaftlichen Arbeit, vor allem in den Universitäten und sonstigen Hochschulen, herangezogen. Besonders umfangreich ist die Sammlung der periodischen Fach-Zeitschriften, die in der Geschäftsstelle ständig auf ihren Inhalt gesichtet und registriert werden.

Aktiv tätig geworden ist der Zentralverein auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Forschung im Berichtsjahre durch die Gründung der Studienkommission für internationales Binnenschiffahrtsrecht. Diese Kommission, ins Leben gerufen zur Förderung eines sorgfältigen, systematischen Studiums des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes, sowie der Vereinheitlichung des Privatrechtes auf den internationalen Strömen, besteht aus namhaften Autoritäten der Wissenschaft und Praxis, wird geleitet von dem hervorragenden Kenner des deutschen Binnenschiffahrtsrechtes, Herrn Chefpräsident Professor Dr. Mittelstein, Hamburg, und arbeitet in engster Fühlungnahme mit den zuständigen Reichsministerien, dem Reichsverkehrs- und Reichsjustizministerium, sowie dem Auswärtigen Amt. Die Reichsregierung ist durch 2 Kommissare, die Herren Geheimräte Koenigs und Richter, in ihr vertreten.

Besonderen Wert hat der Zentralverein im Berichtsjahre auf laufende Orientierung und enge Fühlungnahme mit den Parlamenten und der Presse gelegt. Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Bei den Herren Abgeordneten fanden wir in allen Fällen williges Gehör, verständnisvolles Entgegenkommen und verantwortungsbewußtes Eingehen auf die Notwendigkeiten der deutschen Binnenschiffahrt. Dem aufmerksamen Leser der Tageszeitungen wird nicht entgangen sein, daß der Wasserstraßen-Gedanke und die deutsche Binnenschiffahrt — nicht zuletzt unser Zentralverein, in den überwiegenden Fällen — heute wie man so sagt „eine gute Presse hat".

Weiter wäre die in der Verwaltungsratssitzung vom Dezember 1925 beschlossene Wiedereinrichtung der dem Wirbelwind der Inflation zum Opfer gefallenen Schlichting-Stiftung zu erwähnen. Begründet im Jahre 1894 zur dauernden Ehrung des langjährigen und verdienstvollen Vorsitzenden, Herrn Professor Schlichting, hat die Stiftung sechsmal die besten Ingenieure Deutschlands im Wettstreit vereinigt. Im Juni d. J. konnte nach siebenjähriger Pause wieder das erste Preisausschreiben erlassen werden und das rege Interesse, das aus allen Kreisen Deutschlands der Fragestellung entgegengebracht wird, läßt hoffen, daß das vielumstrittene Problem der Naß- oder Trockenförderung der Schiffshebewerke durch das Ergebnis des Preisausschreibens im Interesse des deutschen Verkehrswesens einer weiteren Klärung zugeführt wird.

Was die innere Organisation anbelangt, so stand das Jahr 1925 für unseren Zentralverein im Zeichen des weiteren Ausbaues. Die Zahl der Mitglieder ist in der Zeit vom 1. 1. 1925 bis 1. 1. 1926 um nicht weniger als 260 gewachsen und hat jetzt die Rekordziffer von 1 200 aufzuweisen.

Das sind heute, in den Zeiten schwerer wirtschaftlicher Not und den Zeiten kritischer Beurteilung aller wirtschaftspolitischen Ziele und Bestrebungen keine leeren Zahlen, das ist der untrügliche Beweis dafür, daß die Ueberzeugung von der Folgerichtigkeit unserer Bestrebungen, die Ueberzeugung von der unbedingten Notwendigkeit des kraftvollen Bestandes der deutschen Binnenschiffahrt und des planmäßigen Ausbaues unseres Wasserstraßen-Netzes heute mehr denn je in der breiten Oeffentlichkeit verwurzelt ist. Und nicht nur in der breiten Oeffentlichkeit! Wenn Sie das Mitgliederverzeichnis des Zentralvereins durchblättern, so werden Sie sehen, daß die Führer der Wirtschaft, die führenden Organe des wirtschaftlichen und kulturellen Lebens, an ihrer Spitze die überwiegende Mehrzahl der Hafen-, Stadtverwaltungen und Industrie- und Handelskammern des Deutschen Reiches, unter der Fahne des Zentralvereins stehen.

In den verflossenen 6 Jahrzehnten war die Gefolgschaft unseres Zentralvereins noch nie so stark wie heute.

Gestatten Sie, daß ich nunmehr über einige Punkte unserer Haupttätigkeit berichte. Ich habe in der Plenarversammlung des Reichsausschusses bereits ausführlich referiert, kann mich hier also hinsichtlich der, die Interessen nur der praktischen Binnenschiffahrt berührenden Fragen kurz fassen, umsomehr, als der ausführliche Geschäftsbericht in der nächsten Nummer unserer „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht wird.

Die Arbeiten zur Wiedererweckung des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt, die den Zentral-Verein bereits seit dem Jahre 1924 beschäftigen, konnten im Berichtsjahre dem Abschluß nähergebracht und auf der im Zusammenhang mit der Internationalen Ausstellung in Basel stattgefundenen Delegierten-Versammlung im Juli d. Js. so gut wie abgeschlossen werden. Es steht zu erwarten, daß das Jahr 1927 die Binnenschiffahrt der dem Verbande angehörenden Länder nach 14-jähriger Unterbrechung wieder zu einer großen Tagung und fruchtbarer Arbeit zusammenführen wird.

Die Frage der Organisation der Wasserstraßenverwaltung ist im Berichtsjahre ein gut Stück weitergekommen und geht ihrem Abschluß entgegen. Die positive Einstellung des Zentral-Vereins und Reichsausschusses zur Reichs-Wasserstraßenverwaltung ist Ihnen bekannt.

Das Verhältnis der Binnenschiffahrt zur Reichsbahn ist in der vorgestrigen Reichsausschußsitzung eingehend beleuchtet worden. Sie alle kennen den Zwiespalt zwischen den Lebensbedürfnissen des Binnenschiffahrtsgewerbes und der Tarifpolitik der Reichsbahn.

Leider sind die Hoffnungen, die man an die Aeußerungen maßgebender Persönlichkeiten knüpfen zu dürfen glaubte, nicht in Erfüllung gegangen. Es wird Sache des Reichsausschusses sein, mit aller Energie erneut sich der Frage zuzuwenden, auf welchem Wege ein modus vivendi mit der Reichsbahn gefunden werden kann. Denn in der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Wasserweg liegt der Lebensnerv der Binnenschiffahrt.

Was die in den letzten Jahren so viel umstrittenen Binnenschiffahrtskredite anbelangt, so läßt sich das Ergebnis der Arbeiten des Reichsausschusses dahin zusammenfassen, daß die Reichsregierung der Binnenschiffahrt bei dem Aufbau einer Realkreditorganisation mit vertretbaren Mitteln zu helfen gedenkt. Für den Ankauf von Schiffspfandbriefen seitens des Reichs sind vorläufig 6 Millionen Mark in Aussicht genommen, die der Reichsverkehrsminister noch im Spätherbst dieses Jahres hofft flüssig machen zu können.

Der Erleichterung des Binnenschiffahrtskredits sollen ferner die beiden folgenden, in die Berichtszeit fallenden Gesetze dienen, bei denen der Reichsausschuß teils initiativ, teils begutachtend mitgewirkt hat: Das Gesetz über die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen und das Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung.

Was die Beteiligung der Binnenschiffahrt an der durch den Dawesplan den industriellen und gewerblichen Betrieben auferlegten 5 Milliarden-Last betrifft, so ist es dem Reichsausschuß in langwierigen Verhandlungen gelungen, für die deutsche Binnenschiffahrt Milderungen durchzuholen.

Auf dem Gebiete des Steuerwesens waren es neben der Bearbeitung allgemeiner Steuerfragen Spezialfragen aus dem Gebiete des Vermögenssteuer-, Umsatzsteuer-, Einkommensteuer- und Bewertungsgesetzes, die Verhandlungen bezw. Eingaben des Reichsausschusses notwendig machten und zum größten Teile einer befriedigenden Lösung entgegengeführt werden konnten.

In immer größerem Maße ist die Bearbeitung internationaler Binnenschiffahrtsfragen in das Arbeitsgebiet des Zentral-Vereins und Reichsausschusses eingedrungen.

Der genügenden Vertretung der Binnenschiffahrt in den Beiräten für die Reichswasserstraßen sowie dem Reichswirtschaftsrat haben sich Zentralverein und Reichsausschuß von Anfang an mit besonderer Aufmerksamkeit zugewandt. Gleichwohl konnte keine angemessene Vertretung erreicht werden. Hinsichtlich des Reichswirtschaftsrates sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Für die Normung im Binnenschiffbau ist im Berichtsjahre eine eigene Kommission beim Reichsausschuß, bestehend aus Vertretern der Reedereien und Werften, ins Leben gerufen worden, die in enger Fühlungnahme mit den Handelsschiffs-Normenausschuß steht und ihre Arbeiten bereits aufgenommen hat.

Von den aus dem großen Gebiet der Binnenschiffahrtsstatistik bearbeiteten Fragen verdienen drei besonderer Erwägung: Durchfuhrstatistik des auswärtigen Handels, die Ausdehnung der Binnenschiffsregister auf hypothekarische Angaben, die Schaffung eines Zentral-Schiffsregisters und das Gewerbeverzeichnis für die Volks-, Berufs- und Betriebszählung des Jahres 1925.

Die Beratungen über das sechsklassige Güterverzeichnis wurden weitergeführt und zu einem gewissen Abschluß gebracht, der große Fragenkomplex der **Liegegelder, Lade- und Löschzeiten** den Körperschaften der einzelnen Stromgebiete zur weiteren Verfolgung übertragen. Dasselbe gilt von den Schiffahrtsabgaben.

Auf die „Kleinarbeit" der Geschäftsführung einzugehen, kann ich mir im Rahmen des kurzen Geschäftsberichts versagen. Es ist Ihnen allen bekannt, wie sehr heute der Einzelne von der Gesetzgebungs-Maschine betroffen wird und wie mannigfach die Beziehungen sind, die heute ein gemeinsames Vorgehen notwendig machen und intensive Zusammenarbeit bedingen. Ich verweise beispielsweise auf die Vorschriften der Verwaltungsgebühren-Ordnung, die zu wiederholten Malen Anlaß zu Interventionen unsererseits gab, auf die Verordnung über die Veräußerung von Aktien deutscher Schiffahrtsgesellschaften ins Ausland, deren Aufhebung im Berichtsjahre im Einvernehmen mit dem Reichsausschuß erfolgte, auf die Verordnungen betreffend die Eintragungen von Ersatzbauten ins Binnenschiffsregister, deren Geltungsdauer klar gestellt werden mußte, usw. Der von verschiedenen Seiten angeregte Plan der Einführung eines Binnenschiffahrts-Funkdienstes erwies sich als verfrüht, doch wird der Gedanke weiter im Auge behalten.

Die Hauptversammlungen des Zentralvereins sind nicht nur Marksteine in der Geschichte unserer Organisation, sie sollen Wegweiser sein für die Zukunft. Unseres Weges Ziel liegt klar vor uns: Eine lebenskräftige, leistungsfähige deutsche Binnenschiffahrt auf der Grundlage eines einheitlichen deutschen Wasserstraßennetzes. Doch dornenvoll und steil erscheint der Weg.

Nach der Diagnose der Konjunkturforschung ist die Krise, die sich in der deutschen Wirtschaft in den Monaten Oktober bis Januar abspielte, im Februar in eine Phase der Depression ausgelaufen. Diese Depression hat im Mai ihren Tiefpunkt erreicht. Daß wir uns jetzt im zweiten Abschnitt der Depression befinden, wird durch die verschiedenen Konjunkturbarometer registriert. Ob wir freilich unmittelbar vor einer Phase des Aufschwunges stehen, läßt sich keineswegs sagen.

Diese auf Zahlenkurven beruhende Diagnose ist durch den Reichsverband der Deutschen Industrie durch Rückfragen bei den einzelnen Fachgruppen geprüft und für richtig befunden worden. Was die Binnenschiffahrt anbelangt, so muß sie auch hier leider als richtig bestätigt werden. Die für das laufende Jahr vorliegenden Verkehrszahlen zeigen gegenüber dem entsprechenden Abschnitt des Jahres 1925 so gut wie keine Zunahme. Dabei muß aber berücksichtigt werden, daß die deutschen Wasserstraßen, insbesondere Rhein und Oder, in den letzten Monaten einen verhältnismäßig großen Verkehrszuwachs durch die Auswirkungen des englischen Bergarbeiterstreiks auf den deutschen Kohlen-Export aufzuweisen haben, mit dem natürlich keineswegs als Dauerzustand gerechnet werden kann.

Es wird der Anstrengung aller Kräfte und des eisernen Zusammenhaltens aller interessierten Kreise bedürfen, soll die Binnenschiffahrt lebenskräftig erhalten und das einheitliche deutsche Wasserstraßennetz in absehbarer Zeit seiner Verwirklichung entgegengeführt werden.

Zwangsmaßnahmen bei Zahlungsverweigerung gegenüber fiskalischen Wasserzinsforderungen

Von Regierungsrat Wilke, Berlin.

In zwei Aufsätzen in den Nr. 4 und 8 dieser Zeitschrift hat Herr Justizrat Dr. Baumert zu der die Oeffentlichkeit beschäftigenden Streitfrage Stellung genommen, ob der Fiskus berechtigt ist, für das Ueberlassen von Wasserflächen an Wasserläufen 1. Ordnung zum Privatgebrauch Wasserzinse zu fordern, die Zahlung des Wasserzinses durch Ver-

hinderung der Benutzung der Wasserflächen zu erzwingen und etwa vereinbarte Wasserzinse im Verwaltungswege zwangsweise beizutreiben. Er hat zunächst alle drei Fragen verneint, in seinem zweiten Aufsatze aber nach wörtlicher Anführung der Entscheidungsgründe eines Urteils des Landgerichts Potsdam, in denen die drei Fragen grundsätzlich bejaht werden, seinen Standpunkt mindestens insoweit der entgegengesetzten landgerichtlichen Auffassung gegenüber aufrecht erhalten, als er ein Recht des Fiskus, die Benutzung von Wasserläufen ohne Wasserzinszahlung zwangsweise zu verhindern und die Zahlung etwa vereinbarter Wasserzinse im Verwaltungszwangsverfahren ohne Erwirkung eines gerichtlichen Urteils als vollstreckbaren Titels durchzusetzen, für unzulässig erklärt.

Die Rechtsauffassung des Herrn Justizrat Dr. Baumert ist m. E. irrig.

Ein Zwang zum Unterlassen der Benutzung des Wasserlaufes kann vom Fiskus als Eigentümer und Nutzungsberechtigter an dem Wasserlauf auch auf zivilrechtlichem Wege durch Erwirkung gerichtlicher Entscheidungen z. B. einstweiliger Verfügungen oder Urteile und deren Vollstreckung im Wege des Zivilprozesses ausgeübt werden. Gegen einen derartigen Zwang und die Androhung eines solchen können begründete Einwendungen nicht geltend gemacht werden, da dem Fiskus als Eigentümer des Wasserlaufs unzweifelhaft alle diejenigen Rechte zustehen, die einem sonstigen privaten Eigentümer bei Besitz- und Eigentumsstörungen vom bürgerlichen Recht zugestanden werden, und da die Androhung der Ausübung derartiger Rechte nicht rechtswidrig ist.

Aber auch die Ausübung hoheitlicher Befugnisse, polizeilichen Zwanges, auf Verhinderung von Wasserlaufsnutzungen ohne Bereitschaftserklärung zur Zahlung des Wasserzinses dürfte rechtlich zulässig sein. Ausübung polizeilichen Zwanges auf Unterlassen der Inanspruchnahme eines Wasserlaufs ist in zwei tatsächlich verschieden gearteten Fällen möglich, einmal: wenn der Wassernutzungsinteressent vor Ausübung der Nutzung eine für sie erforderliche, weil gesetzlich vorgeschriebene wasserpolizeiliche Genehmigung nachgesucht hat, sie ihm aber versagt worden ist, und er trotzdem mit der Ausübung der Nutzung begonnen hat, und zweitens: wenn eine derartige wasserpolizeiliche Genehmigung vor Beginn der Nutzungsausübung erteilt ist. Für den ersten Fall kann schon nach allgemeinen polizeilichen Normen die Befugnis der Polizeibehörde die Ausübung der Nutzung im Wege polizeilichen Zwanges zu verhindern, nicht in Zweifel gezogen werden, da durch die Ausübung nicht genehmigter, aber genehmungspflichtiger Handlungen ein polizeiwidriger Zustand geschaffen wird, dessen Beseitigung gerade im Wege polizeilichen Zwanges durch § 132 des preußischen Landesverwaltungsgesetzes ausdrücklich vorgeschrieben ist. Das Recht der Polizeibehörde, die Genehmigung zu versagen, wenn ihr bekannt ist, daß dem Nutzungsinteressenten das private Recht auf die Nutzung nicht zusteht und er durch die Ausübung der Nutzung in die Privatrechtssphäre Dritter eingreifen würde, wird aber nicht bestritten werden können. Nach § 10 II 17 des A. L. R. gehört es zu den Aufgaben der Polizei, die nötigen Anstalten zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publikum oder einzelnen Mitgliedern desselben bevorstehenden Gefahren zu treffen. Dem darin zum Ausdruck kommenden allgemeinen Grundsatz des Schutzes der Rechtssicherheit dürfte es direkt widersprechen, wenn eine Polizeibehörde Handlungen genehmigt, von denen sie weiß, daß sie rechtswidrig sind. Danach dürfte es nicht nur das Recht, sondern sogar die Pflicht jeder Polizeibehörde sein, die Genehmigung derartiger Handlungen abzulehnen.

Im zweiten Falle, in dem eine polizeiliche Genehmigung für eine Wasserlaufnutzung bereits erteilt war und erst später ein Streit zwischen dem Wasserlaufeigentümer und dem Nutzenden wegen des Wasserzinses entsteht, und der Eigentümer nunmehr mit der Nutzung nicht mehr einverstanden ist, kann allerdings nach den allgemeinen polizeilichen Normen und der Rechtssprechung zu ihnen ein Polizeizwang zur Verhinderung der Wasserlaufnutzung nicht ausgeübt werden. Es müßte dem Eigentümer überlassen bleiben, im Wege der Klage vor den ordentlichen Gerichten die Störung seines Eigentums zu beseitigen, wenn nicht besondere Vorschriften die allgemeinen polizeilichen Befugnisse auf dem wasserrechtlichen Gebiete erweiterten. Das ist aber der Fall.

Vor Inkrafttreten des Wassergesetzes ist auf dem Gebiete des Wasserrechts die Beschränkung der polizeilichen Tätigkeit auf die Wahrnehmung lediglich öffentlicher Interessen öfters sehr lästig empfunden worden. Unter der Herrschaft des Gesetzes über die Privat-Flüsse vom 28. Februar 1843 z. B. konnten die Bestimmungen des § 13 des genannten Gesetzes, der das Staurecht begrenzt, ausschließlich im Rechtswege verfolgt werden, da sie nach der in Theorie und Praxis vertretenen Ansicht nur privatrechtliche Ansprüche betrafen. Das führte zu erheblichen Unzuträglichkeiten. Deshalb hat der § 21 des Pr. W. G. für die polizeiliche Tätigkeit mit dem sonst für die Ausübung der Polizeigewalt geltenden Grundsatz gebrochen und bestimmt, daß die Wasserpolizeibehörde befugt ist, die Benutzung eines Wasserlaufs zu beschränken oder zu untersagen, soweit nicht ein Recht zur Benutzung besteht oder die Nutzung nach den Vorschriften über den Gemeingebrauch gestattet ist. Nach den parlamentarischen Verhandlungen über diese Vorschrift ist es zweifellos, daß ein öffentliches Interesse nicht Voraussetzung für das Einschreiten der Wasserpolizei sein soll, sondern daß die genannte Gesetzesbestimmung die Wasserpolizeibehörde ermächtigt, auch zur Wahrnehmung privater Interessen von ihren polizeilichen Zwangsbefugnissen Gebrauch zu machen, wenn eine Benutzung des Wasserlaufs in Betracht kommt, auf die ein Recht nicht besteht, oder wenn die Benutzung als Gemeinbrauch nicht anzusehen ist. Nach dieser Vorschrift kann die Wasserpolizeibehörde auch in dem Falle, daß eine wasserpolizeiliche Genehmigung für eine bestimmte Nutzung bereits erteilt ist, die Genehmigung widerrufen und die Fortsetzung der Nutzung untersagen, wenn zwischen dem Nutznießer und dem Eigentümer des Wasserlaufs keine Einigung über die Bedingungen der Nutzungsausübung besteht oder erzielt wird.

An den Wasserläufen 1. Ordnung steht in der Regel sowohl die Ausübung der Wasserpolizeigewalt, wie auch die Vertretung des Fiskus in seiner Eigenschaft als Eigentümer und Nutzungsberechtigter am Wasserlauf denselben Behörden zu. Die Wasserpolizeibehörde hat daher stets von den entstehenden Streitigkeiten über die zivilrechtliche Nutzungsbefugnis Kenntnis und wird von ihren polizeilichen Zwangsbefugnissen deshalb in allen Fällen Gebrauch machen müssen, in denen durch eine privatrechtlich unbefugte Nutzung in das fiskalische Eigentum störend eingegriffen wird.

Was die Frage der Zulässigkeit der Zwangsbeitreibung eines etwa vereinbarten Wasserzinses auf dem Verwaltungswege anbelangt, so sei zu den Ausführungen des Herrn Justizrat Dr. Baumert zunächst in tatsächlicher Beziehung ergänzend bemerkt:

Das Urteil des Landgerichts Potsdam enthält in seinen Entscheidungsgründen nachstehende Feststellung: „Dieser Vertrag" — gemeint ist die privatrechtliche Vereinbarung über die Nutzungsausübung — „wurde zwischen den Parteien abgeschlossen. Kläger verpflichtete sich darin, dem Staate einen Wasserzins von 78 RM. bezw. 71 RM. ab 1. April 1924 zu entrichten."

Dieser Feststellung liegt folgender Sachverhalt zugrunde: Bei den Verhandlungen der Parteien war von dem Kläger zunächst eine größere Wasserfläche erbeten worden, als er später tatsächlich in Anspruch genommen hat. Für diese größere Fläche war vom Fiskus ein Wasserzins von 174 RM.

jährlich gefordert worden. Diese Forderung hatte der Kläger in einem Schriftstück anerkannt. Im Laufe weiterer Verhandlungen hatte er die Größe der für seine Zwecke nötigen Wasserfläche eingeschränkt, sodaß die Zinsvereinbarung schließlich in Abänderung des zuerst unterschriebenen Schriftstücks endgültig über eine Wasserfläche abgeschlossen war, für die der Jahreswasserzins nach den bei der Verwaltung allgemein geltenden Grundsätzen 78 RM. betrug. Da der Kläger diese beschränkte Fläche aber erst im Laufe des Jahres 1924 in Benutzung genommen hatte, war der Wasserzins für das Jahr 1924 unter Zugrundelegung des vereinbarten Jahresbetrages entsprechend der kürzeren Zeit der tatsächlichen Nutzung auf 71 RM. berechnet und wegen dieses Betrages gepfändet worden.

Gegen diese geschäftsmäßige Behandlung der Angelegenheit dürfte kaum etwas einzuwenden sein. Aber selbst, wenn im Einzelfall von der Behörde unzweckmäßig oder ordnungs- oder vorschriftswidrig verfahren worden wäre, könnte m. E. daraus nicht die Unzulässigkeit einer allgemeinen Rechtsnorm gefolgert werden, als welche die Unterwerfung der fiskalischen Wasserzinsforderungen unter die Beitreibung im Verwaltungszwangsverfahren angesehen werden muß.

Unter der Geltung des Preuß. Wassergesetzes sind die sogenannten Wasserzinse als Gegenleistung eines Nutznießers am Wasserlaufe an den Eigentümer für die von diesem gestattete Nutzung aufzufassen. Die Verpflichtung zu einer derartigen Gegenleistung kann, abgesehen von ihrer Festsetzung, im Verleihungsverfahren und dem Verfahren auf Begründung von Zwangsrechten nur durch Vertrag zwischen dem Wasserlauf-Eigentümer und dem Nutzungs-Interessenten an dem Wasserlauf begründet werden. Einer Form bedarf ein solcher Vertrag nicht, er kann also auch mündlich geschlossen und die Zahlungsverpflichtung durch eine einseitige, vom Pflichtigen ausgestellte Anerkenntniserklärung inhaltlich beweiskräftig festgelegt werden. Die so festgelegte fiskalische Wasserzinsforderung beruht demnach zweifellos auf einem vom Fiskus mit Privatpersonen eingegangenen Vertrage. Die aus derartigen Verträgen dem Fiskus zustehenden Forderungen werden bei der Aufstellung des jährlichen Staatshaushaltsplans in d e r Weise berücksichtigt, daß ihr Gesamtbetrag dem Staatshaushaltsplan jeden Rechnungsjahres eingefügt wird. Es erhellt daraus, daß die Innehaltung des Staatshaushalts eines Rechnungsjahres von der Bezahlung aller fiskalischen Wasserzinsforderungen abhängt, daß der Staatshaushaltsplan also nicht erreicht wird, wenn ein Wasserzinsschuldner die Zahlung verweigert. Wegen dieser Verquickung der Erfüllung derartiger privatrechtlicher Verträge des Fiskus mit der staatlichen Finanzwirtschaft ist in Preußen im § 42 der Verordnung wegen verbesserter Einrichtung der Provinzial-Polizei- und Finanz-Behörden vom 26. Dezember 1808 (Gesetzsammlung 1817 S. 282) folgendes bestimmt: „Damit durch frivole Klagen keine Verwirrung und Stockung in die Finanzverwaltung gebracht werden kann, autorisieren wir hiermit die Regierungen, des gegen ihre Verfügungen erhobenen Widerspruches ungeachtet, insofern von Erfüllung der vom Fiskus mit Privatpersonen eingegangenen Verträge die Erreichung bestätigter Etats abhängt (wie vorzüglich bei Pachtung von Domänen und Regalien der Fall ist) und die Erfüllung der kontraktmäßigen Verbindlichkeit verweigert wird, nach vorheriger summarischer Vernehmung des Weigernden ein vorläufiges Liquidum festzusetzen und dasselbe vom Schuldner sogleich einziehen zu lassen.

In diesen Fällen sind die Regierungen berechtigt, die Sache mit Vorbehalt des Rechts des Widersprechenden zur Exekution bringen zu lassen. A u c h w i r d d i e B e s t i m m u n g, o b s o l c h e s n o t w e n d i g s e i, l e d i g l i c h i h r e m p f l i c h t m ä ß i g e n E r m e s s e n ü b e r l a s s e n."

Daß diese Bestimmung inhaltlich auf fiskalische Wasserzinsforderungen anwendbar ist, ergibt ihr Wortlaut ohne weiteres. Sie ist bisher durch besondere Rechtsnormen nicht abgeschafft, vielmehr in späteren Vorschriften, insbesondere in Ziffer 15 des § 1 der Verordnung vom 30. Juli 1853 aufrecht erhalten worden. Sie ist auch durch die in Ausführung des § 14 des Preußischen Ausführungsgesetzes zur Zivilprozeßordnung ergangene Verordnung betreffend das Verwaltungs-Zwangsverfahren n i c h t beseitigt und gilt nach § 1 dieser Verordnung in der durch die Verordnungen vom 15. November 1899, 18. März 1904, 29. April 1921, 11. Mai und 28. August 1922, 16. Mai 1923, 12. April und 28. November 1924 bestimmten Fassung noch h e u t e, da in diesem Paragraphen wegen der materiellen Zulässigkeit des Verwaltungs-Zwangsverfahrens lediglich auf „die bestehenden Vorschriften" verwiesen wird, „nach welchen Geldbeträge der Beitreibung im Verwaltungs-Zwangsverfahren unterliegen."

R e i c h s g e s e t z l i c h e V o r s c h r i f t e n stehen der Wirksamkeit der genannten Verordnung von 1808 n i c h t entgegen. Insbesondere wird ihre Anwendbarkeit nicht durch § 4 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozeßordnung ausgeschlossen, nach welchem für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, für welche der Rechtsweg zulässig ist, dieser durch die Landesgesetzgebung nicht deshalb ausgeschlossen werden darf, weil als Partei der Fiskus beteiligt ist. Denn die Zulassung der Beitreibung einer privatrechtlichen fiskalischen Forderung im Verwaltungs-Zwangsverfahren schließt den Rechtsweg für die Forderung selbst nicht aus. Ausschließung des Rechtswegs würde nur vorliegen, wenn der Rechtsstreit über die Forderung in d e r Weise der Verwaltungsbehörde oder dem Verwaltungsgericht zugewiesen wäre, daß nur diese und in keiner Weise auch die ordentlichen Gerichte damit befaßt werden. Beschränkungen und Erschwerungen des Rechtswegs sind nicht mit einem Ausschluß gleichbedeutend. Schon die Verordnung von 1808 sieht aber ausdrücklich vor, daß die Zwangsvollstreckung „mit Vorbehalt des Rechts des Widersprechenden" vorgenommen wird und auch § 2 der Verordnung über das Verwaltungs-Zwangsverfahren hält durch seinen Hinweis „auf die bestehenden Vorschriften, in wie weit über die Verbindlichkeiten zur Entrichtung der geforderten Geldbeträge der Rechtsweg stattfindet", den Rechtsweg offen.

Wenn nach dem Vorstehenden die Rechtsgrundlage für die verwaltungsmäßige Zwangseintreibung privatrechtlicher fiskalischer Forderungen wie der Wasserzinse unzweifelhaft gegeben sein dürfte, so steht meines Erachtens das darnach rechtlich zulässige Verfahren auch n i c h t mit den Interessen der Allgemeinheit und modernen Rechtsanschauungen, sowie allgemeinen Rechtsgrundsätzen in Widerspruch.

Bei den Verwaltungsbehörden sind stets als Justiziare Beamte beschäftigt, die die Befähigung zum Richteramt haben, also wie die Mitglieder ordentlicher Gerichte auf Grund ihrer fachlichen Ausbildung imstande sind, zu beurteilen, ob auf Grund bestehender Vereinbarungen dem Fiskus eine Forderung zusteht oder nicht. Daß diese Beamte bewußt rechtswidrig nicht bestehende Forderungen als bestehend bezeichnen und geltend machen, dürfte so gut wie ausgeschlossen sein. Sie würden sich dadurch zweifellos schadenersatzpflichtig, aber auch disziplinarisch, ja kriminell strafbar machen. Selbst wenn aber ein derartiger Fall einmal eintreten sollte, wäre der dadurch bedingte Schaden nur der, daß der Vertragsgegner des Fiskus zunächst zu einer nicht geschuldeten Zahlung gezwungen würde. Diesen Schaden könnte der Betreffende durch Erhebung einer Klage vor den ordentlichen Gerichten auf Rückzahlung des geschuldeten Betrages beheben, da im Laufe des Rechtsstreits die Frage der Schuld oder Nichtschuld durch die ordentlichen Gerichte geprüft werden würde.

Auf der anderen Seite wäre es unzweckmäßig, wenn der Staat, dem in den einzelnen Verwaltungszweigen eigene zur Prüfung von Rechtsfragen vorgebildete und geeignete Be-

amte zur Verfügung stehen, in jedem einzelnen Falle, in dem ihm Forderungen zustehen, deren Zahlung verweigert wird, und von deren Nichtzahlung seine Finanzverwaltung in ihrer Gesamtheit gestört werden kann, auch bei unzweifelhaft klarer Rechtslage genötigt sein sollte, vor Durchführung seiner Forderung die Gerichte anzurufen, um einen vollstreckbaren Titel zu erlangen.

Bei Abwägung der staatlichen Gesamt- und der privaten Einzel-Interessen wird man anerkennen müssen, daß das in der Preußischen Verordnung vom 26. Dezember 1808 angeordnete Verfahren auf Zwangsbeitreibung auch privatrechtlicher fiskalischer Forderungen im allgemeinen Staatsinteresse nötig ist und den berechtigten Schutzbedürfnissen des einzelnen Staatsangehörigen Rechnung trägt.

Die Entwicklung der Propellerleitvorrichtungen

Von Dr. Ing. Carl Commentz, Hamburg.

Erst etwa ein halbes Jahrhundert nach der Einführung des Schraubenpropellers hat sich der Gedanke Bahn gebrochen, daß die Schiffsschraube an sich ein unvollkommenes Antriebsorgan ist, weil das ihm zufließende Wasser durch die Form des Schiffes ungünstig gelenkt wird und weil mit dem abfließenden Wasser drehende Energie verloren geht, die sich durch hinter der Schiffsschraube sitzende Leitflächen ausnutzen läßt. Praktisch ist dieser Gedanke von Herrn Dr. Wagner zuerst aufgenommen und später von ihm und Professor Haß in einer Anzahl Konstruktionen durchgebildet worden, welche zu wesentlichen Antriebsverbesserungen geführt haben. Man erkannte im Laufe der Zeit, daß die Verhältnisse bei den verschiedenen Schiffstypen sehr verschieden liegen und daß in jedem Einzelfalle sorgfältige Ueberlegungen notwendig sind, um das Maximum an Wirkung für den Antrieb herauszuholen.

Bei Einschraubenschiffen mit genügend weitem Schraubenrahmen hinter dem Propeller kommt die Type I (Abb. 1) zur Anwendung, und zwar neuerdings mehr in steigendem Maße mit vier Flügeln (I B), während die sechsflügelige Ausführung (I A) mehr in den Hintergrund tritt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß sich, und zwar besonders bei verhältnismäßig schnellaufenden Propellern niedriger Steigung, mit vier Flügeln gleiche Resultate erzielen lassen wie mit sechs Flügeln. Dieses ist darauf zurückzuführen, daß jede Vermehrung der Zahl der Flügel des Contrapropellers eine prozentual gleiche Zunahme des Reibungs- und Formwiderstandes ergibt, während der Gewinn nicht in gleichem Maße vermehrt wird. Im Grunde genommen liegen die Verhältnisse ähnlich wie beim Antriebspropeller, wo auch eine bestimmte Flügelzahl (drei oder vier) die günstigsten Resultate ergibt. Am wirksamsten sind zweifellos die senkrechten Flügel, denn, da sie vor dem Rudersteven liegen, bringen sie eine Verringerung des Formwiderstandes und eine nicht nennenswerte Vermehrung des Reibungswiderstandes mit sich, so daß also die aus ihnen erzielbare Schubwirkung als praktisch reiner Gewinn gebucht werden kann. Die vierflügelige Ausführung gestattet ferner, die Seitenflügel entsprechend stärker auszubilden, so daß bei ihr die in Einzelfällen bei der sechsflügeligen Ausführung an der Backbordunterseite aufgetretenen Flügelbrüche nicht mehr stattgefunden haben. Gegenüber den weiter unten besprochenen Typen ohne Seitenflügel haben die Ausführungen mit sechs und vier Flügeln den wesentlichen Vorteil einer starken Dämpfung der Stampfbewegungen von Schiffen, woraus sich erklärt, daß die im Betriebe erzielten Ergebnisse in vielen Fällen wesentlich besser gewesen sind als nach den Modellversuchen zu erwarten war.

Abb. 1

Wo im Schraubenrahmen hinter dem Antriebspropeller nicht genügend Raum vorhanden ist, aber vor ihm ausreichender Platz zur Anbringung von Leitflächen bleibt, kommt die bekannte Type II (Abb. 2) zur Ausführung, und zwar mit nur zwei senkrechten Leitflügeln am Schraubensteven (II A) oder, falls der Raum zur Unterbringung ausreichender Flügelfläche nicht genügt oder falls Wert auf Dämpfung der Stampfbewegungen gelegt wird, mit vier Flügeln (II B). Bei Neubauten wird zweckmäßigerweise der Schraubensteven und gegebenenfalls auch noch das anschließende Hinterschiff der Leitflächenform angepaßt.

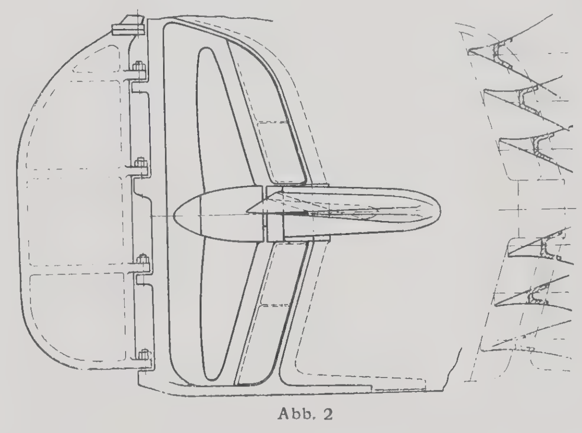


Abb. 2

Zur Type II gehören auch noch die bei Zwei- und Mehrschraubenschiffen üblichen Ausführungen, bei denen in Verbindung mit den Wellenhosen oder mit dem Rudersteven Leitflügel vor den Antriebsschrauben angebracht sind. Type II C (Abb. 3) ist in diesem Sinne für Zweischraubenschiffe durchgebildet, Type II D für Dreischraubenschiffe; die letztgenannte Ausführung ist lediglich eine Kombination von II A und II C.

Die Type III (Abb. 4) stellt insofern eine Kombination von I und II dar, als bei ihr Leitvorrichtungen sowohl vor als hinter dem Propeller angebracht sind, also an der Vorkante des Ruderstevens und an der Hinterkante des Schraubenstevens. Sie hat sich besonders von Vorteil erwiesen, wenn der Schraubenrahmen vor und hinter dem Antriebspropeller weit gehalten ist, so daß in ihm ohne Leitvorrichtung beträchtliche Wirbelungen und damit Kraftverluste

auftreten können. Ein besonderer Vorteil dieser Anordnung liegt darin, daß alle vier Flügel in der Ebene des Schraubenrahmens liegen und deshalb kaum zusätzliche Widerstands- und Reibungsverluste ergeben, also ihre Wirkung ohne praktischen Abzug dem Antrieb des Schiffes zugute kommt. Diese Ausführungsform (III A) hat sich für Schlepper, die in nicht eisfreien Häfen viel manöverieren müssen, als zweckmäßig erwiesen. In besonderen Fällen, wenn eine besonders große Leitflügelfläche erforderlich ist, wird die Type III noch mit zwei zusätzlichen Flügeln ver-

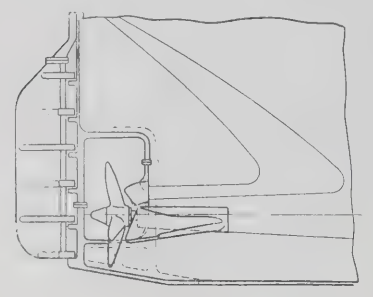
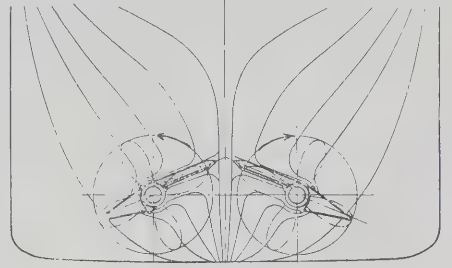



Abb 3

sehen (III B), und zwar hinter der Schraube in einer der Type I B entsprechenden Anordnung.

Die Erfahrungen, welche im Laufe der Jahre aus dem Betriebe und aus den Modellversuchen mit Propellerleitflächen gewonnen wurden, führten zu der Erkenntnis, daß es im Bereich der Schraube notwendig ist, alles Wasser so zu lei-

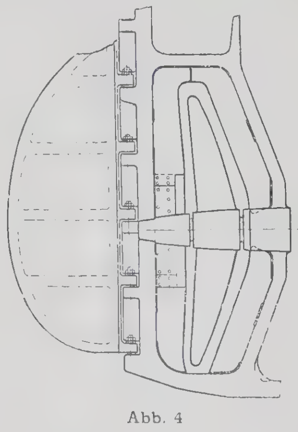


Abb. 4

ten, daß keine Wirbelungen, Formwiderstände und Reibungswiderstände auftreten können. Man hat jahrzehntelang außerordentlich umfangreiche Versuche gemacht, um den Widerstand der Schiffsform zu verringern und ist dabei meist achtlos daran vorübergegangen, daß die ganze Kraft, welche zur Ueberwindung dieses Widerstandes aufgewendet wird, von dem Wasser hergegeben werden soll, welches durch den Propeller hindurchläuft. Tatsache ist aber, daß an keinem Punkt des Schiffskörpers eine Verringerung der Widerstände so eminent wichtig ist wie in der Umgebung der Schraube. Vom hydrodynamischen Gesichtspunkt aus sind der überall rechteckig gehaltene Schraubenrahmen, seine großen Oeffnungen, der runde Ruderschaft, die Fingerlinge und Ruderarme sowie der offene Zwischenraum zwischen Rudersteven und Ruderschaft geradezu Unmöglichkeiten. Man ist daher bei der Anbringung der Contrapropeller am Hintersteven schon vor längerer Zeit dazu übergegangen, diese widerstandbietenden Teile zu umkleiden und auszufüllen. Ein erster Schritt hierzu war die Durchbildung der Type III, ein zweiter wurde durch die Ausfüllung und Einbeziehung des Zwischenraumes zwischen Steven und Ruderschaft in die senkrechte Propellerleitfläche gemacht, wie sie in Abb. 5 dargestellt ist. Neben einer Verminderung des Widerstandes ergab sich dadurch als zusätzliche Nebenwirkung eine beträchtliche Verbesserung der Steuerfähigkeit. Dieses ist dadurch erklärlich, daß die Fläche des Ruders und die senkrechten Flügel des Propellerleitapparates bei Ruderlage gewissermaßen ein gemeinsames geknicktes Profil bilden, welches in seiner Wirkung einem gewölbten Profil ähnelt. Dadurch wird im Vergleich mit einem Ruder, welches in ziemlichem Abstand von einem schmalen Steven liegt, nicht nur die wirkungsvolle Ruderfläche beträchtlich vergrößert, sondern auch der Schwerpunkt derselben stark nach vorn gerückt. Es tritt so der Erfolg ein, daß im Rudersteven und in der Leitfläche eine zusätzliche Ruderfläche gewonnen wird, welche kein Ruder-

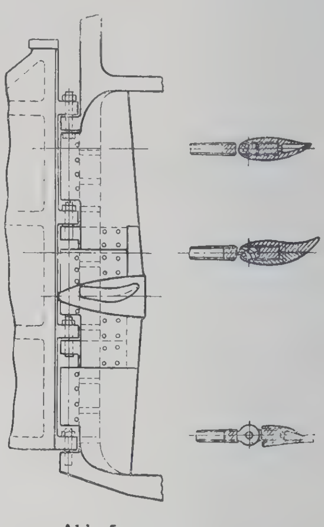


Abb. 5

moment an den Schaft abgibt und außerdem wird das Moment des Ruders durch das Vorrücken des Druckschwerpunktes vergrößert.

Aus dieser Entwicklung heraus ist von Herrn Dr. Wagner, dem ersten Konstrukteur von Propeller-Leitvorrichtungen, im letzten Jahre die IV. Type von Leitvorrichtungen, das Wagner Leitflächenruder (Abb. 6) durchgebildet worden, welches nach den bisherigen Ergebnissen von Tankversuchen einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem bisher Erreichten darstellt. Bei dieser Type, welche eine hydrodynamisch völlig durchgebildete Fortentwicklung der in Abb. 5 dargestellten Leitvorrichtung (jedoch ohne Seiten-

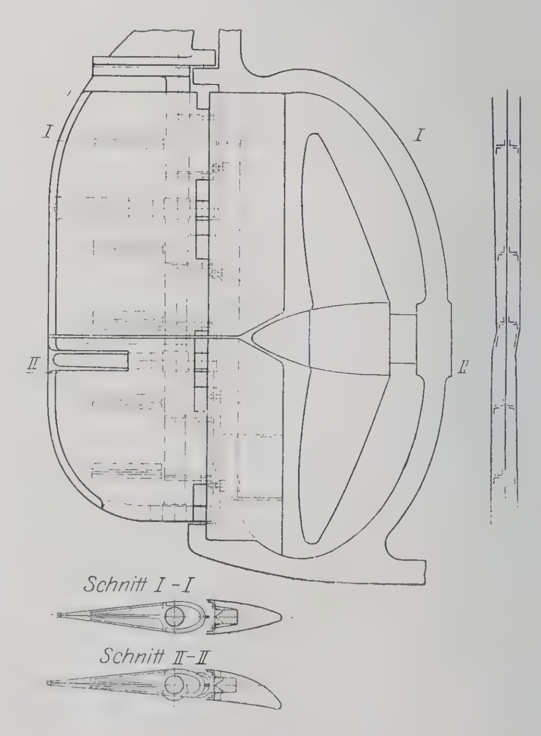


Abb.6

flügel) ist, sind Steven- und Ruderkonstruktion, soweit sie mit Rücksicht auf Festigkeitsverhältnisse durchgebildet sind, völlig von einer Blechhaut umgeben, deren Zweck lediglich eine widerstandslose und in bezug auf Ausnutzung des aus dem Antriebspropeller austretenden Strahles wirkungsvolle Wasserführung ist. Dadurch entsteht ein Deplazementsruder, welches im Verhältnis zu seiner Länge eine relative große Stärke hat. Wie aus der Abb. 6 ersichtlich, ähnelt das aus Steven und Ruderumkleidung bestehende Leitflächenprofil durchaus den modernen starken Flugzeugprofilquerschnitten. Falls es als zweckmäßig und unter Berücksichtigung der Mehrkosten als gewinnbringend erscheint, werden in Verbindung mit dem Leitflächenruder an der Hinterkante des Schraubenstevens kleine senkrechte Leitflächen angebracht. Ebenso wie für große Schiffe sind auch für Binnenschiffe, und zwar insbesondere für Schleppdampfer, spezielle Formen von Propellerleitvorrichtungen ent-

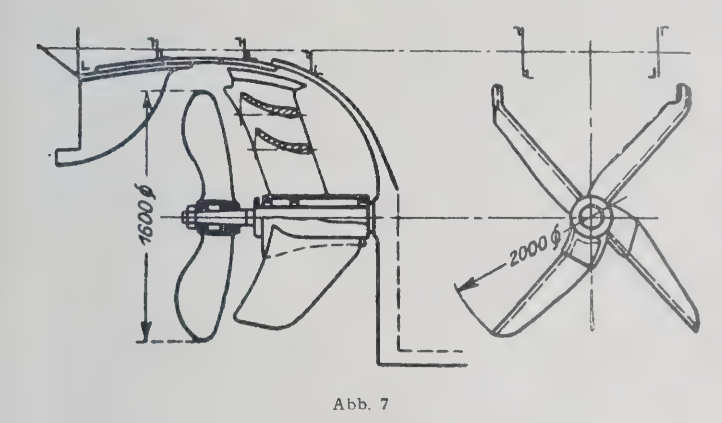


Abb. 7

wickelt worden (Abb. 7). Sie haben sich bei Schleppern insofern als besonders wirksam erwiesen, weil die Umdrehungszahl der Maschinen von Flußschleppern in vielen Fällen höher ist als bei seegehenden Schiffen, weil der Durchmesser der Schraube beschränkt ist. Wenn die Schrauben derartiger Schiffe durch einen Schleppzug belastet werden, treten sehr starke Wirbelungen auf, welche mit einem Kraftverlust verknüpft sind. Unter diesen Verhältnissen ist die Wirkung von Leitflächen (Gegenpropellern) besonders gut, da sie die Wirbelbildung zum Teil verhindern und zum Teil ausnutzen, um den auf der Schraube lastenden Schub zu vergrößern. So sind z. B. bei einigen Motorschleppern, welche die Werft von Janssen und Schmilinsky vor kurzem an das Maschinenbauamt, Minden, abgeliefert hat, sehr eingehende Modellversuche mit verschiedenen Antriebsschrauben mit und ohne Verwendung von Gegenpropellern durchgeführt worden und dabei wurde festgestellt, daß sich durch die von der Schraube angebrachten Leitflächen (System Professor Haß) eine Verbesserung der Schleppleistung bei normaler Schleppgeschwindigkeit um 15—17½ % erzielen läßt, ohne daß die Maschinenleistung erhöht wird. Auf Grund dieses Ergebnisses wurden die fünf Schlepper durchweg mit derartigen Propellerleitflächen ausgestattet und dann wurden mit den Schiffen vor der Ablieferung eingehende Schleppversuche vorgenommen, bei denen vier Kähne mit 2 400 t Ladung bei verschiedenen Geschwindigkeiten geschleppt wurden. Bei diesen Schleppversuchen wurden Maschinenleistung, Trossenzug und Geschwindigkeit genau festgestellt und es ergab sich dabei eine sehr gute Uebereinstimmung mit den Modellversuchen, woraus hervorgeht, daß die Gegenpropeller tatsächlich die erwartete Leistungsersparnis erbracht haben. Bei Dampfschleppern, welche im allgemeinen etwas größere Schrauben haben als Motorschlepper, ist die Leistungsersparnis unter Umständen etwas geringer.

Bei allen Schleppern, welche bisher mit Gegenpropellern ausgerüstet wurden, ist festgestellt worden, daß die Steuerwirkung durch den Gegenpropeller wesentlich verbessert wurde und daß die Schiffe wesentlich weniger gierten als vorher. Da durch den Gegenpropeller die Drehung des Schraubenwassers hinter der Schraube aufgehoben wird, wird der Wasserstrahl nicht mehr wie sonst nach unten abgelenkt und gegen die Kanalsohle geworfen, so daß sich also durch den Gegenpropeller eine beträchtliche Schonung des Kanalgrundes ergibt, welche bei manchen Kanälen von wesentlicher Bedeutung ist. Auch diese Nebenwirkungen von Gegenpropellern haben sich bei den neuen Motorschleppern in besonders starkem Maße geltend gemacht, weil bei ihnen die Einwirkung der Leitflächen auf die Wasserführung sehr groß ist.

Freie Ströme!

Eine Selbstanzeige von Prof. Dr. Rich. Hennig, Düsseldorf.

Prof. Dr. Ernst Schultze, ord. Professor für Volks- und Weltwirtschaft und Rektor der Handelshochschule Leipzig, gibt eine Sammlung „Wirtschaftspolitischer Zeitfragen" im Verlag G. A. Gloeckner in Leipzig heraus. Auf seine Anregung habe ich dazu eine 6½ Bogen starke Schrift „Freie Ströme!" beigesteuert, welche durch die Internationalisierungsvorschriften des Versailler Diktates und die daraus hervorgegangenen Komplikationen veranlaßt ist. Die historische Entwicklung, die von den anfänglichen Bestrebungen, die „Freiheit der Schiffahrt" auf größeren Flüssen sicherzustellen, über die ersten Internationalisierungen hinweg bis zu der modernen Nachkriegsforderung führte, die Hoheitsrechte mancher Staaten auf ihren Flüssen tunlichst ganz abzuschaffen oder doch zumindest zugunsten internationaler Verwaltungskommissionen sehr weitgehend einzuschränken, ist in ihrer Gesamtheit bisher noch niemals untersucht worden. Daß sehr bedeutende Unklarheiten bestanden, daß verschiedene Zeitalter mit gleichlautenden Worten oft ganz verschiedene Begriffe verbanden, die nun bis in die Gegenwart hinein, ohne Aufhellung der begrifflichen Gegensätze, fortwuchern, war seit langem bekannt. Ich stellte mir daher die Aufgabe, zunächst einmal rein historisch an Hand der Original-Staatsverträge festzustellen, wie sich die heute so viel gebrauchten Schlagworte „Schiffahrtsfreiheit", „Freiheit der Flaggen", „Neutralisierung", „Internationalisierung", „Stromkommissionen" usw. gebildet und im Laufe der Zeit gewandelt haben, denn nur auf diese Weise schien es möglich, ganz unverkennbar die geradezu unverantwortliche Leichtfertigkeit zu beleuchten, mit der völlig mehrdeutige, fließende Begriffe ohne jede nähere Erläuterung in die Entente-Diktate von Versailles, St. Germain, Trianon und Neilly aufgenommen und zum Gegenstand hochwichtiger politischer und wirtschaftlicher Bestimmungen gemacht worden sind.

In der Einleitung ist zunächst dargelegt, wie der Begriff des „Mare liberum", des „Freien Meeres", das in allen seinen Teilen (außer in der Dreimeilenzone der Küstengewässer) politisch internationalisiert und nullius regio ist, seit den Tagen des Hugo Grotius fast 300 Jahre gebrauchte, um restlos und überall Anerkennung zu erlangen, wie aber hier auch ganz eindeutige, staatsrechtlich festgelegte Bestimmungen jeden Zweifel, was unter dem „Freien Meer" zu verstehen ist, unmöglich machen. Daß u. U. dem siegreich durchgedrungenen Begriff des Mare liberum als wei-

tere Etappe die Forderung des „Flumen liberum“, des Freien Stromes, folgen kann und folgen wird, habe ich selbst im Mai 1922 in einem Aufsatz der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ auseinandergesetzt. Fragt sich nur, ob unsere Zeit schon reif ist, den Gedanken des Flumen liberum, des voll internationalisierten schiffbaren Stromes, zu verwirklichen! Und diese Frage glaube ich allerdings mit vollster Entschiedenheit verneinen zu müssen. Wir sind noch nicht reif dazu und werden es auch nie und nimmer sein, solange die Psyche der Staatsmänner in der Binnenschiffahrt ein zweifaches Recht verkündet: ein minderes Recht für besiegte Länder und ein umfassenderes Recht für sogenannte Siegerstaaten.

Wie auf den Flüssen, wurde auch auf den Meeren anfänglich gar keine politische Internationalisierung, sondern eine rein wirtschaftlich zu bewertende Gleichberechtigung und Gleichbehandlung aller Flaggen angestrebt, gegenüber dem älteren Anspruch mancher Völker, gewisse Meeresteile und selbst Ozeane für ihre eigene Monopolstellung fremden Nationen zu verwehren (Sperrung der Straße von Gibraltar durch die Karthager 509—214 v. Chr. Geb. und später durch die Araber, Sperrung des Indischen Ozeans durch die Portugiesen im 16. Jahrhundert usw.). Auf den schiffbaren Strömen kommt der Grundsatz der Flaggenfreiheit, zunächst nur für die Uferstaaten, später für alle Flaggen, nach einem vergeblich gebliebenen Ansatz im Westfälischen Frieden, seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts langsam, sehr langsam auf, nachdem Jahrhunderte weitgehenden Willkürregiments und schrankenloser Zoll- und Abgabenplackereien vorhergegangen waren, unter denen bekanntlich zumal die Rheinschiffahrt derart zu leiden hatte, daß sie zeitweilig fast zum Erliegen kam.

Merkwürdigerweise ist nicht Europa, sondern Amerika mit dem ersten wichtigen Staatsvertrag vorangegangen, der grundsätzlich eine wichtige Binnenschiffahrt freigab und die Gleichberechtigung der Flaggen der Uferstaaten verkündete. Wenn man absieht vom Vertrage von Teschen (13. Mai 1779), der für einige nicht sehr bedeutende bayerisch-österreichische Grenzstrecken, zumal auf dem Inn und der Salzach, beiden Ländern die Schiffahrt grundsätzlich freigab, war der Mississippi der erste große Fluß, auf dem durch mehrere Staatsverträge zwischen den Jahren 1782 und 1795 die freie Schiffahrt im ganzen Verlauf den Staaten England, Spanien, Ver. Staaten sowie auch den eingeborenen Indianern grundsätzlich eingeräumt wurde. In Europa forderte der französische Nationalkonvent in seiner Resolution vom 16. November 1792 Aehnliches für den Rhein. Es dauerte aber noch 22 Jahre, ehe diese Forderung, wenigstens in großen Zügen, durchgesetzt war: erst im Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 wurde die Freiheit der Rheinschiffahrt für alle Flaggen erstmalig verkündet. Der Wiener Kongreß brachte dann den großartigen Gedanken hervor, daß alle schiffbaren Flüsse, die mehrere Staaten durchfließen oder die Grenze zwischen ihnen bilden, völlig frei für die Flaggen sein und durch Schiffahrtskommissionen betreut werden sollten. Dieser Grundsatz ist bekanntlich bis auf den heutigen Tag nur in sehr bescheidenem Umfange durchgeführt und lediglich bei dem Rhein, der Elbe und Donau verwirklicht worden, so daß letzten Endes gewisse Vereinbarungen des Wiener Kongresses heute, nach 111 Jahren, noch immer nicht in die Wirklichkeit umgesetzt worden sind, obwohl sie offiziell nach wie vor bindendes Recht für alle europäischen Länder bilden. Ueber zahlreiche Flüsse, die mehrere Staaten bespülen, wurden zwar Vereinbarungen in Form von Staatsverträgen oder Schiffahrtsakten, wenn auch mit erheblich wechselndem Inhalt im einzelnen, geschlossen (vgl. meinen Aufsatz im Juniheft 1926 der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“). Die durch Art. 108 der Schlußakte des Wiener Kongresses ausgesprochene Verpflichtung, Schiffahrts-Kommissionen zu ernennen, ist jedoch nur in vereinzelten Fällen beachtet worden. Die wichtigsten außerdeutschen Gewässer, für welche Schiffahrts- und Flaggenfreiheit (anfänglich z. T. noch nur für die Uferstaaten, später immer häufiger für alle Nationen) seit 1810 verkündet wurden*), sind in einer Tabelle auf der folgenden Seite zusammengestellt.

Diese kurze Uebersicht**) zeigt uns zwar eine ganz ansehnliche Anzahl von Verträgen über Schiffahrtsfreiheit auf Binnengewässern. Ohne jede Ausnahme enthalten diese Vereinbarungen nur wirtschaftliche Abmachungen. Politische Veränderungen, im Sinne einer auch nur teilweisen Aufgabe von Hoheitsrechten, sind dabei niemals verabredet oder auch blos ins Auge gefaßt worden, jedenfalls nicht in höherem Maße als bei jedem beliebigen anderen Handelsvertrag. Das kann nicht scharf genug betont werden angesichts der neuerdings beliebten Geschichtsklitterung, daß die bekannten Rhein-Sonderabmachungen des Wiener Kongresses vom 24. März 1815 oder gar die Mannheimer Schiffahrtsakte von 1868 bereits eine „Internationalisierung“ des Rheins im Sinne einer teilweisen Entäußerung der Hoheitsrechte deutscher Bundesstaaten gebracht hätten. Davon kann auch nicht mit einem Wort die Rede sein. Schon der bloße Gedanke an eine Einschränkung von Hoheitsrechten zugunsten einer überstaatlichen Organisation oder gar einer internationalen Kommission von „Agenten“ der Uferstaaten war der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vollkommen fremd, um nicht zu sagen unvorstellbar.

Der über die Flaggenfreiheit hinausgehende Schritt einer „Internationalisierung“ von Binnengewässern ist vielmehr vor dem Jahre 1856, vor den Pariser Friedensverhandlungen, die den Krimkrieg abschlossen, nirgends auch nur in Ansätzen nachweisbar. Und auch die Internationalisierung, wie sie dann über die Donaumündung, später über die untere Donau bis Orsova und 1888 auch über den Suezkanal verhängt wurde, war ganz ausschließlich verwaltungstechnischer Art. Von einer Aufgabe von Hoheitsrechten der Uferstaaten zugunsten einer internationalen Kommission konnte so wenig die Rede sein, daß selbst der Londoner Donauvertrag vom 10. März 1883 mit bezug auf die „internationalisierte“ Donaumündung noch vom „bras mixte“, d. h. der zwei Uferstaaten gehörenden Flußstrecke, sprach und daß es im Art. 3 desselben Vertrages hieß, die Kommission dürfe „keine effektive Kontrolle ausüben über die Teile des Kiliastromes, dessen beide Ufer einem der Uferstaaten dieses Armes gehören.“ Ebenso ist beim „internationalisierten“ Suezkanal das Hoheitsrecht des Uferstaates nicht angetastet, ja, im Art. 8 des Konstantinopeler Abkommens vom 29. Oktober 1888 sogar dem Khediven die „Sicherung der freien Benutzung“ des Kanals übertragen worden.

Daß die „Internationalisierung“ von Binnenwasserstraßen grundsätzlich etwas völlig anderes als die im Sinne von nullius regio zu verstehende „Internationalisierung“ des offenen Ozeans ist, geht aus diesen Tatsachen zur Evidenz hervor. Der Begriff ist vor dem Kriege in stark wechselndem Sinne und lediglich inoffiziell gebraucht worden. Es ist überaus charakteristisch, daß die Worte „Internationalisierung“ und „internationalisiert“ sich mit bezug auf Wasserstraßen auch nicht ein einziges Mal in irgend einem der vor dem Weltkrieg abgeschlossenen Staatsverträge finden. Damals wurden internationale Vereinbarungen eben noch gewissenhafter als in neuerer Zeit auf unbedingte Klarheit und Unmißverständlichkeit geprüft. Es blieb dem Versailler Diktat der traurige Ruhm vorbehalten, den durch und durch unklaren und vieldeutigen Begriff „internationale Flüsse“ ohne jede Definition ins Völkerrecht eingeführt zu haben. Der später von der Barcelonaer Verkehrskonferenz gemachte Versuch, den Begriff eindeutig zu formulieren, ist, wie ich

---

*) Mississippi, Maas, Schelde und Etsch waren schon vorausgegangen.

**) Eine genaue Tabelle aller Staatsverträge über Binnenschiffahrt ist meiner Schrift als Anhang beigegeben.

Gewässer	Beteiligte Staaten	Dat d. Staatsvertrages	Ort d. Staatsvertrages
Dnjestr	Rußland/Oesterreich	19. März 1810	Lemberg
Russisch-Schwed. Grenzgewässer	Rußland/Schweden	20. November 1810	Torneå
Pruth u. Kilia-Arm	Rußland/Türkei	28. Mai 1812	Bukarest
Pruth, Dnjestr, Dnjepr, Düna	Rußland/Oesterreich	3. Mai 1815	Wien
Po	Alle Wiener Kongreßmächte	9. Juni 1815	Wien
Alle ehedem poln. Flüsse	Rußland/Oesterreich	17. August 1818	St. Petersburg
Alle Flüsse wstl. d. Felsengb.	England/Vereinigte Staaten	20. Oktober 1818	Washington
Duero	Spanien/Portugal	31. August 1835 23. Mai 1840	Lissabon
Schelde	Holland / Belgien / Frankreich/England	19. April 1839	London
Wasserwege zw. Schelde u. Rhein	Holland/Belgien	5. November 1842 20. Mai 1843	Haag Antwerpen
Colorado, Rio Grande del Norte, Hila	Ver. Staaten/Mexiko	2. Februar 1848	Guadalupe-Hidalgo
Po	Oesterreich/Sardinien	6. August 1849	Mailand
Uruguay, Parana, Laplata	Argentinien/Engld./Frankreich/Ver. Staaten	10. Juli 1853	S. José de Flores
St. Lorenzstrom, Große Seen	Ver. Staaten/Kanada	5. Juni 1854 8. Mai 1871 11. Januar 1909	Washington
Pruth	Großbritannien/Frankreich/Sardinien / Oesterreich Preußen / Türkei / Rußld.	30. März 1856	Paris
Bidassoa	Frankreich/Spanien	2. Dezember 1856	Paris
Amazonas	Brasilien / Großbritannien Ver. Staaten	13. Mai 1858	La Paz
Amur, Ussuri, Sungari	Rußland/China	16. Mai 1858	Aigun
Gardasee u. Po	Oesterreich/Sardin./Frankr.	10. November 1859	Zürich
Langer u. Lugano See	Schweiz/Sardinien	25. April 1860 8./18. Januar 1901	
Tajo	Spanien/Portugal	27. April 1866	
Bodensee	Bayern / Württembg. / Baden/Oesterreich/Schweiz	22. September 1867 28. September 1867 6. Mai 1892 5. Juli 1893 8. April 1899	Bregenz St. Gallen Bregenz Bregenz Konstanz
Kongo, Niger	Deutschld./Großbrit./Frankreich/Belgien	26. Februar 1885	Berlin
Genfer See	Schweiz/Frankreich	10. September 1902	Genf
Schwed.-Norweg. Grenzgewässer	Schweden/Norwegen	26. Oktober 1905	Karlstad

in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" mehrfach dargelegt habe (Mai 1922, Juni 1926), völlig verunglückt und sachlich geradezu als fehlerhaft zu bezeichnen. Wie die Dinge aber heute liegen, ist es, angesichts des mehrfach umgewandelten Sprachgebrauches, technisch eine glatte Unmöglichkeit, eine einwandfreie Definition zu geben, was unter einem „internationalen Strom" zu verstehen ist. Wo internationale Schiffahrtskommissionen bestehen, haben sie z. T. ungemein wechselnde und nicht im geringsten miteinander übereinstimmende Befugnisse. Dazu sind unstreitig einige Flüsse heute internationalisiert, für die keine Schiffahrtskommissionen bestehen (Memel, Maritza), und andererseits bestehen und bestanden internationale Schiffahrtskommissionen für nicht internationalisierte Flüsse. Zu den letzteren gehört unweigerlich auch der Rhein, den man in Versailles im Art. 331 vergessen hat, „für international zu erklären", weil man der irrigen Meinung war, er sei schon 1815 internationalisiert worden, wovon aber gar keine Rede sein kann.

Es herrscht also in bezug auf Internationalisierung von Strömen ein schwer zu überbietendes Begriffs-Tohuwabohu, das nur durch ganz neue zwischenstaatliche Vereinbarungen wird geklärt werden können (ob die Zeit dazu schon reif ist, ist eine andere Frage, die ich selber jedenfalls nicht zu bejahen wage). Auch die Bemühungen der Völkerrechts-Wissenschaft, den Begriff zu klären, tasten bisher recht unsicher hin und her, wie es ja auch gar nicht anders sein kann. v. Liszt-Fleischmanns „Völkerrecht" gibt z. B. die reichlich farblose, fast schon nichtssagende Erklärung, die Internationalisierung eines Flusses bedeute, daß er „internationalen Einflüssen unterworfen" ist. Auch diese Definition trifft unzweifelhaft nicht den Kern der Sache. Ich habe eine etwas präzisere, wenngleich auch noch nicht voll befriedigende Definition versucht (S. 44), die Internationalisierung eines Flusses bedeute:

„daß er staatsrechtlich anerkannten internationalen Einflüssen von Nichtuferstaaten oder deren Angehörigen unterworfen ist".

Auch diese Definition paßt aber z. B. auf die einwandfrei internationalisierte Memel bisher nicht.

Der letzte Teil meiner Schrift ist den Folgen der bestehenden, weitgehenden Rechts- und Begriffsunklarheit, speziell auch auf den deutschen Strömen, gewidmet, auf die in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" mehrfach, vor allem im Hinblick auf Rhein, Donau und Oder, hingewiesen worden ist. Die Unklarheit ist ja um so katastrophaler, als die in Barcelona 1921 verschiedentlich versuchten, dankenswerten Begriffserklärungen bisher nicht anerkanntes Recht werden konnten, da die Barcelona-Akte erst in Kraft tritt, wenn sie von 5 Großmächten ratifiziert worden ist, wozu es aber anscheinend überhaupt nicht kommen wird.

Für den verhältnismäßig besten Versuch, zu einer brauchbaren und gerechten Lösung der bestehenden, ungemein großen staatsrechtlichen Schwierigkeiten und Widersprüche aller Art zu gelangen, halte ich die neue Donauschiffahrts-Akte vom 23. Juli 1921, die in guter und vorbildlicher Weise die Rechte der Hoheits-Uferstaaten und zwischenstaatlichen Kommissionen gegeneinander abwägt*), wenn auch die Zusammensetzung dieser Kommissionen, die in Versailles in geradezu ungeheuerlicher Weise „provisorisch" verändert worden ist, ebenso wie die Zusammensetzung der Rheinschiffahrts-Kommission, notwendig noch einer vernünftigen Revision unterzogen werden muß, z.T. sogar (Ausschließung von Rußland) auch staatsrechtlich unhaltbar erscheint. Zurzeit ist ja in der „Europäischen Donaukommission" nur ein Uferstaat, Rumänien, nebst 3 Nichtuferstaaten zu finden, woran man

*) Allerdings sind auszunehmen die ganz unbegreiflichen Bestimmungen, die den Uferstaaten gestatten, das Kabotagerecht für sich zu beanspruchen (Serbien und Rumänien haben hiervon Gebrauch gemacht). Diese Entgleisung der Donau-Akte schränkt den Grundsatz der „freien" Schiffahrt, noch dazu auf einem „internationalisierten" Strome, in ganz unzulässiger Weise ein, stellt einen bösen Kulturrückschritt und hat die ohnehin verworrenen Rechtsbegriffe noch weiter kompliziert.

wieder einmal sehen kann, mit wie wenig Verstand die Welt regiert wird. Sonst aber kann man die Donauakte vielfach als mustergültig betrachten, während z. B. in die neue Elbakte vom 22. Februar 1922 einige vom deutschen Standpunkt aus schwer bedenkliche und auch sachlich ungerechtfertigte Bestimmungen hineingeraten sind, die den Machtgelüsten der Internationalen Kommission ganz ungebührlich weit entgegenkommen und die beim künftigen Abschluß einer Oder- und neuen Rhein-Akte jedenfalls vermieden werden müssen. Der hitzigste Kampf wird sich ja wohl noch um die neue Rheinakte entspinnen, der gegenüber Deutschland durch den Versailler Art. 354 die Hände gebunden sind, die aber, dank Hollands Wachsamkeit, wohl keine allzu empfindliche Verschlechterung gegenüber der trefflichen Mannheimer Akte von 1868 erfahren kann. Zunächst ist es von unschätzbarer Bedeutung, daß der alte Grundsatz, wonach Beschlüsse der Zentralkommission für die Uferstaaten nur mit deren freiwilliger Zustimmung Gültigkeit haben, durch Hollands Staatsvertrag mit der Entente vom 29. März 1923 neuerdings abermals anerkannt worden ist, und zwar für alle Uferstaaten einschließlich Deutschland.

In der hoffnungsvoll eingeleiteten Vorkriegsentwicklung, die uns dem Endziel der „Freien Ströme" immer näher bringen sollte, ist durch die Friedensdiktate und die Psychose des Nachkrieges ein empfindlicher Rückschlag eingetreten, dessen Ueberwindung voraussichtlich Jahrzehnte dauern wird. Neue Fortschritte sind auch nie und nimmer zu erhoffen, solange es in der Binnenschiffahrt ein doppeltes Recht gibt, eines für die Sieger und deren Freunde und eines für die Besiegten, dazu womöglich noch ein drittes für die Neutralen. Ohne absolute Gleichberechtigung aller Kulturnationen, ohne einwandfrei gerechte, sachliche Vertragsbestimmungen nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist nicht darauf zu rechnen, daß das zwischenstaatliche Binnenschiffahrtsrecht aus der trostlosen Sackgasse befreit wird, in die man es bei den Pariser Friedensdiktaten von 1919 leichtfertig hineingeführt hat. Vor allem aber müssen die Kompetenzen der Schiffahrts-Zentralkommission und ihre z. T. geradezu groteske Zusammensetzung einer gründlichen Nachprüfung unterzogen werden, wenn wir wieder auf dem Wege weiterkommen wollen, den der Wiener Kongreß so klug und aussichtsvoll beschritten hat, und den dann kurzsichtige Konjunkturpolitiker 1919 törichterweise verlassen haben. Von den Schiffahrts-Zentralkommissionen der wichtigsten europäischen Ströme gilt zurzeit das variierte Wort Papst Clemens XIII., mit dem meine Studie schließt: Non sint, ut sunt, aut non erint! / Bis auf weiteres bleibt jedenfalls die Vexierfrage: „Was hat man eigentlich unter einem internationalisierten Gewässer zu verstehen?", ein Problem für Völkerrechtler, das sich mit der altbeliebten Quadratur des Zirkels würdig in die Reihe stellen kann.

57. ordentliche Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin

Sonnabend, den 25. September 1926 — Festsaal der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.

Niederschrift.

I. Geschäftlicher Teil.

Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, der 1. Vorsitzende des Zentral-Vereins, eröffnet die Sitzung um 3.30 Uhr: Meine Herren! Ich eröffne unsere heutige, die 57. Hauptversammlung. Wir treten gleich in die Erledigung des Geschäftlichen Teils unserer Tagesordnung ein.

Zu dem

Geschäftsbericht

bitte ich den Hauptgeschäftsführer, Herrn Syndikus Schreiber, das Wort zu nehmen.

Hauptgeschäftsführer Schreiber: (trägt den Geschäftsbericht vor. Siehe Seite . . . .).

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Herren! Ich stelle den Geschäftsbericht zur Diskussion. Wortmeldungen finden nicht statt, ich darf feststellen, daß Sie den **Geschäftsbericht einstimmig angenommen** haben. Der Bericht wird, wie der Herr Vortragende bereits ausgeführt hat, in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht werden und so auch denjenigen Mitgliedern, die heute nicht anwesend sind, zur Kenntnis gelangen.

Zum 2. Punkt der Tagesordnung,

Kassenbericht,

gebe ich das Wort Herrn Becker, Berlin.

Kaufmann Johannes Becker, Berlin: erstattet den Kassenbericht, der eine Einnahme von 36 515,61 Mk. aufweist. Die Gesamtausgaben betrugen 29 493,47 Mk., sodaß Ende des Geschäftsjahres ein Kassenbestand von 7 022,14 Mk. vorhanden war, der wie folgt ausgewiesen wurde: Auf Bankkonto 4 989,50 Mk., auf Postscheckkonto 1 262,13 Mk. und Kassenbestand 770,57 Mk.

Zu der Kassenprüfung selbst bemerkte Herr Becker: Meine Herren! Wir haben in diesem Jahre uns nicht nur allein durch Zusammenzählen der Seiten von dem Bestand überzeugt, sondern wir haben einen Rechnungsrevisor engagiert, der sich ebenfalls davon überzeugt hat, daß die Beträge, die vereinnahmt wurden, auch alle in den Büchern nachgewiesen worden sind. Er hat festgestellt, daß die **Bücher ordnungsmäßig,** sauber und klar **geführt** worden sind.

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Ich stelle den Kassenbericht zur Diskussion. Wortmeldungen finden nicht statt, ich darf also feststellen, daß Sie den **Bericht annehmen** und der Geschäftsführung die **Entlastung für das abgeschlossene Geschäftsjahr erteilen** (Zustimmung). Das ist der Fall.

Meine Herren! Bevor ich zum folgenden Punkt der Tagesordnung übergehe, gestatten Sie mir, noch eine außerhalb der Tagesordnung liegende Angelegenheit vorzutragen. Nach § 5 unserer Satzungen können besonders verdienstvolle Mitglieder zu **Korrespondierenden Mitgliedern** des Zentralvereins ernannt werden. Der Verwaltungsrat, der heute vormittag getagt hat, schlägt Ihnen vor, von diesem Recht Gebrauch zu machen und die Herren

Dr. Ing. h. c. Beumer, Hamburg,
Senator F. W. Meyer, Hameln,
Direktor Albert Rischowski, Breslau,
Geh. Regierungsrat Prof. Dr. von Schanz, Exzellenz, Würzburg,
Reg. und Baurat a. D. W. Sievers, Berlin-Wilmersdorf,

zu korrespondierenden Mitgliedern zu wählen.

Meine Herren! Die genannten fünf Herren sind Ihnen allen wohl seit Jahren bekannt, bekannt sind Ihnen auch die Verdienste, die sich diese Herren um unsere Binnenschiffahrt und unsere Wirtschaft erworben haben. Es sind alles Namen von Klang und Bedeutung und es wäre überflüssig, in Ihrem Kreise noch viel hinzuzufügen. Ich darf annehmen, daß Sie mit dem Vorschlage, die fünf Herren zu korrespondierenden Mitglieder des Zentralvereins zu er-

nennen, **einstimmig einverstanden** sind (Zustimmung). Ich stelle das fest.

Wir kommen zum nächsten Punkt der Tagesordnung:

Neuwahl des Vorstandes.

Ich bitte Herrn Schreiber, die Vorschläge des Verwaltungsrates mitzuteilen.

Hauptgeschäftsführer Schreiber: Gemäß § 8 unserer Satzungen beträgt die Amtsdauer des Vorstandes 3 Jahre. Der zur Zeit amtierende Vorstand ist am 9. Dezember 1922 gewählt worden. Der Verwaltungsrat hat sich heute morgen mit der Wahl des Vorstandes beschäftigt und schlägt der Hauptversammlung einstimmig vor, den **bisherigen Vorstand wiederzuwählen**, das sind die Herren

Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln als 1. Vorsitzender,
Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. h. c. de Thierry, Berlin als 1. stellvertretender Vorsitzender,
Staatsrat Dr. v. Graßmann, München als 2. stellvertretender Vorsitzender.

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Herren! Wenn ich keine gegenteiligen Vorschläge von Ihnen höre, darf ich Ihr **Einverständnis** annehmen. Das ist der Fall.

Wir kommen zu den

Wahlen zum Verwaltungsrat,

und zu den **Wahlen zum Großen Ausschuß.**

Wir können diese beiden Punkte der Tagesordnung mit Ihrem Einverständnis verbinden. Ich bitte Herrn Schreiber, die Namen der vorgeschlagenen Herren mitzuteilen.

Hauptgeschäftsführer Schreiber: Gemäß § 11 unserer Satzungen scheidet alljährlich 1/3 der Herren **Verwaltungsratsmitglieder** aus. Es sind dies in diesem Jahre die Herren:

Oberbürgermeister Dr. von Mülberger, Eßlingen,
Syndikus Dr. Reinig, Duisburg-Ruhrort,
Direktor Rischowski, Breslau,
Dr. Schmitz, M. d. Rwr., Duisburg,
Konsul H. Schulte, Emden,
Reg. und Baurat Sievers, Berlin-Wilmersdorf,
Direktor Thielecke, Breslau,
Generaldirektor Welker, Duisburg,
Geh. Kommerzienrat Zuckschwerdt, Magdeburg.

Nach § 11 der Satzungen hat weiterhin, wenn Beisitzer vor Ablauf ihrer Amtszeit ausscheiden, für die Dauer ihrer Amtszeit die nächste Hauptversammlung Ersatzwahlen vorzunehmen. Demzufolge ist für den am 11. 8. 1925 verstorbenen Geh. Baurat Dr. Krause, Berlin ein Nachfolger zu bestellen.

Der Verwaltungsrat schlägt vor, die **satzungsgemäß ausscheidenden Herren wiederzuwählen, für Herrn Geh. Baurat Dr. Krause, Berlin Herrn Oberbürgermeister Böß, Berlin zu bestellen und Herrn Generaldirektor Hecht, Mannheim in den Verwaltungsrat hinzuzuwählen.**

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Herren! Sind Sie mit diesen Vorschlägen einverstanden? (Zustimmung). Das ist der Fall. Dann sind die **Vorschläge einstimmig angenommen.**

Hauptgeschäftsführer Schreiber: Gemäß § 20 der Satzungen scheidet 1/3 der Herren Mitglieder des Großen Ausschusses alljährlich aus. Dies sind in diesem Jahre die Herren:

Geh. Oberbaurat A. Brandt, Berlin-Südende,
Geh. Baurat Dr. Carstanjen, Gustavsburg,
Rudolf Eyermann, Berlin,
Justizrat Flaminius, Brandenburg,
Generalsekretär S. Huth, Berlin,
Oberbaurat Otto Höch, Hamburg,
Generaldirektor A. Kauermann, Düsseldorf,
Reg.- u. Baurat Prof. E. Mattern, Berlin,
Reg. und Baurat Prof. Th. Rehbock, Karlsruhe,
Justizrat Dr. E. Schlichting, Berlin,
Reg. und Baurat Dr. Ing. Wilh. Teubert, Mannheim,
Werftbesitzer Wiemann, Brandenburg-H.,
Reeder Heinrich Zeitz, Berlin,
Direktor Tillich, Mülheim-Ruhr.

Der Verwaltungsrat empfiehlt auch hier **Wiederwahl der Herren, weiterhin Zuwahl der Herren:**

Reedereidirektor Kölven, Dortmund,
Handelskammer-Syndikus Dr. Lübbers, Emden,
Strombaudirektor Plate, Bremen.

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Ich unterbreite die Vorschläge Ihrer Genehmigung. Da ich nichts Gegenteiliges höre, stelle ich Ihr **Einverständnis** fest.

Wir kommen nun zum letzten Punkt der Tagesordnung des Geschäftlichen Teils:

Verschiedenes.

Meine Herren! **Im nächsten Jahre** werden wir auf Einladung der Stadt Duisburg unsere **Hauptversammlung in Duisburg** abhalten. Sie werden sich, soweit Sie auf der Münchener Tagung anwesend waren, erinnern, daß damals schon davon die Sprache war und daß wir damals schon dem Herrn Oberbürgermeister von Duisburg, Dr. Jarres, die Zusage gegeben hatten, im Jahre 1927 in Duisburg zu tagen. Abgesehen davon, daß es sich ziemt, daß der Zentral-Verein einmal am Orte dieser großen Binnenhafenstadt tagt, die in Deutschland, in Europa und darüber hinaus in der Welt Ansehen und Bedeutung hat, ist es noch eine andere Ursache, die den Zentral-Verein veranlaßt, nach Duisburg zu gehen. Es ist nämlich im nächsten Jahre die Feier des 50 jährigen Bestehens des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen. Wir wollen unsere Tagung so einrichten, daß wir anläßlich dieser Feier in Duisburg sein werden. Ich glaube, Sie sind mit mir der Auffassung, daß dieser letztere Grund uns in der Wahl von Duisburg bestärken muß.

Ich stelle die Frage, ob wir im nächsten Jahr nach Duisburg gehen wollen, zur Diskussion. Wenn ich von Ihnen nichts Gegenteiliges höre, so nehme ich an, daß Sie **einstimmig** den Beschluß des Verwaltungsrates **gutheißen.** Das ist der Fall.

Dann ist weiter heute Vormittag in Anregung gebracht worden, daß wir die **übernächste Tagung nach Königsberg** verlegen möchten. Bei diesem Vorschlag wurde hervorgehoben, daß es Pflicht eines jeden Deutschen sei, diejenigen Teile Preußens, die durch den Versailler Vertrag vom Mutterlande abgeschnitten worden sind, dadurch zu unterstützen, daß man derartige Tagungen in deren Gebiet legt. Auch wir wollen, indem wir nach Königsberg gehen, zu erkennen geben, daß wir für das Schicksal Ostpreußens Verständnis und Mitgefühl haben. Ich glaube, meine Herren, Sie alle werden mit mir diese Auffassung teilen und aus diesem Empfinden heraus unsere Absicht, im übernächsten Jahre in Königsberg zu tagen, billigen. Einen förmlichen Beschluß werden wir heute nicht fassen, weil es nicht üblich ist, daß wir uns auf zwei Jahre voraus hinsichtlich des Tagungsortes festlegen. Wenn wir heute schon die Einladung Königsbergs, die uns durch Herrn Kollegen Dumont in sehr herzlicher Weise überbracht worden ist, zur Sprache bringen, so geschieht es, um Königsberg die Priorität hinsichtlich der Tagung 1928 zu sichern. Ich entnehme daraus, daß niemand sich zum Worte meldet, daß Sie meinen Ausführungen zustimmen und einstimmig die Auffassung vertreten, daß wir im Jahre 1928 in Königsberg unsere Tagung abhalten.

Damit ist der letzte Punkt der Tagesordnung ebenfalls erledigt. Wir haben uns bei Festsetzung der zeitlichen Abwicklung der Tagesordnung vertaxiert; wir sind früher fertig geworden als vorgesehen. (Zuruf: Wir fahren wieder schneller. — Heiterkeit.) Wir fahren schneller, das ist manchmal sehr nützlich.

Meine Herren! Wir lassen eine Pause eintreten und werden pünktlich um 4½ Uhr mit unserem zweiten Teil beginnen.

Schluß des geschäftlichen Teils 4 Uhr 20 Minuten.

II. Hauptteil.

Beginn: 4,30 Uhr. Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine hochverehrten Damen und Herren! Ich eröffne

die heutige, die 57. Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt und heiße Sie herzlich willkommen. Wir sehen unter uns die Vertreter von Reichs- und Staatsbehörden, von Kommunen, die Vertreter der Spitzenverbände der Industrie, des Handels und der Technik, sowie die Vertreter der Hochschulen. Das zahlreiche Erscheinen unserer Mitglieder, die Anwesenheit so vieler Vertreter der Behörden, bekunden, daß das Interesse an unseren Bestrebungen und damit an unserem Zentral-Verein außerordentlich groß ist. Ich darf feststellend hinzufügen, daß es in den letzten Jahren ganz wesentlich gewachsen ist und ich darf weiter erwähnen, daß der Zentral-Verein in diesem Jahre die Rekordziffer seiner Mitgliederzahl zu verzeichnen hat.

Meine verehrten Damen und Herren! Das bedeutet ein außerordentliches Wachsen der Anteilnahme aller Kreise der Bevölkerung und insbesondere der Wirtschaft, der Anteilnahme der Behörden an den Verkehrsfragen unserer Zeit und damit auch an den Fragen, die mit der Binnenschiffahrt zusammenhängen. Es rechtfertigt sich, daß dieses Interesse vorhanden ist, denn die ausreichende, die billige und zweckmäßige Befriedigung des Verkehrs ist Vorbedingung allen Wirtschaftens. Die Verkehrsleistungen gehören, wenn ich ich mich so ausdrücken darf, mit zu den Urprodukten unserer Wirtschaft.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir werden uns heute in dem zweiten Teil, dem Hauptteil unserer Tagung, mit zwei Vorträgen befassen. Der eine Vortrag „Die Treidelschwebebahn. Ein neuer Weg zur Lösung des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn" will auf dem Wege der Verbilligung der Beförderungskosten wirken. Es ist erforderlich, daß diese Frage der Verbilligung der Beförderungskosten einen breiten Raum in unserer Arbeit für die Binnenschiffahrt einnimmt, denn die Binnenschiffahrt wird nicht in der Lage sein, sich gegen ihre Konkurrenten zu behaupten, wenn sie in ihren Betriebskosten nicht mindestens auf derselben Höhe der Vollkommenheit steht, wie die konkurrierenden Betriebsmittel. Man wird nach meiner Auffassung nicht sagen können, daß nach der Richtung bei uns nichts mehr zu tun sei. Man wird wohl das Gegenteil sagen dürfen. Und so habe ich ganz besonders den ersten Vortrag unserer heutigen Tagesordnung begrüßt. Ich bin überzeugt, daß aus gleichen Erwägungen heraus auch bei Ihnen so geurteilt wird.

Das Thema des zweiten Vortrages ist: „Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes". Es bezieht sich darauf, daß die Binnenschiffahrt zweckentsprechende und ausreichende Verkehrswege erhält. Meine Herren! Sie wissen alle und es ist ein Gemeinsatz, wenn ich ausspreche, daß wir in Deutschland arm geworden sind. Man sagt, daß aus diesem Grunde die Aufgaben an allen Ecken und Enden beschränkt werden müssten. Wer wollte behaupten, daß das nicht notwendig sei, daß diese Annahme und diese Lehre etwa zu bestreiten sei, aber man darf doch wohl gleich hinzufügen: eine falsche Sparsamkeit darf trotz unserer Verarmung nicht obwalten; ebensowenig wie ein Betrieb, der kapitalarm geworden ist, es sich leisten könnte, notwendige Ausgaben zu seiner Vervollkommnung nicht zu machen, sondern wo immer möglich, die Mittel dafür auftreiben muß, ebensowenig darf man heute die Mittel für den Ausbau der Wasserstraßen ganz fortfallen lassen. Unbeschadet dieser Grundauffassung der Dinge, müssen wir allerdings nach meiner Meinung auch als Binnenschiffahrtsinteressenten die Pläne der Vervollkommnung und der Erweiterung unserer Wasserstraßen nach dem Grundsatz des sparsamen und sorglichen Hausvaters beurteilen, der dahingeht, daß man zunächst die notwendigen Ausgaben macht, daß sich dann erst Ausgaben rechtfertigen, die Nützliches bezwecken und daß zuletzt erst Ausgaben kommen können, die wohl wünschenswert sind, die aber im Augenblick noch zurückgestellt werden können. Es geht nicht zu weit, wenn ich behaupte, daß, wenn man das nicht kleine Bündel der Planungen von neuen Wasserstraßen unter die Lupe nimmt, wir dann auch Wünsche und Bestrebungen sehen, die man zu der dritten Kategorie der Ausgaben, wie ich sie eben gekennzeichnet habe, rechnen muß. Wenn ich diese Bemerkungen mache, so sollen sie in keiner Weise die Bestrebungen der Binnenschiffahrt nach Verbesserung der Verkehrswege unterbinden, aber ich glaube, es ist notwendig, darauf hinzuweisen, daß ein Allzuviel von Wünschen in sich die Gefahr birgt, daß Notwendiges darunter Not leidet oder gar unausgeführt bleibt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie gestatten, daß ich mit diesen Ausführungen meine Ansprache beschließe.

Ich erlaube mir die Anfrage, ob vor Eintritt in den zweiten Punkt der Tagesordnung das Wort gewünscht wird? Das Wort hat Herr Oberregierungsrat Blank vom Preußischen Handelsministerium.

Oberregierungsrat Blank, Vertreter des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe: Ich habe die Ehre und den Auftrag, namens des Herrn Preußischen Handelsministers dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt den herzlichen Dank auszusprechen, zunächst für die Einladung, und ferner auch den Wunsch zum Ausdruck zu bringen, daß die heutige Tagung einen guten Verlauf nehmen werde.

Preußen nimmt reges Interesse an der deutschen Binnenschiffahrt, einmal aus dem Grunde, weil doch von den zirka 9 200 km Wasserstraßen fast 6 600 km oder rund 77 % auf preußischem Gebiet liegen. Dann aber auch, weil wir im Preußischen Handelsministerium davon überzeugt sind, daß die deutsche Binnenschiffahrt von großer Bedeutung für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben ist.

Wir werden deshalb im Preußischen Handelsministerium nicht nur den preußischen, sondern allgemein den deutschen Bestrebungen zur Förderung der Binnenschiffahrt, wie bislang schon, so auch weiterhin, die größtmöglichste Hilfe und Unterstützung zuteil werden lassen.

Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Das Wort hat nunmehr Herr Pfarrer Thießen von der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Pfarrer Thießen: Meine Damen und Herren! Die Deutsche Kolonialgesellschaft, vertreten durch ihren Ausschuß, hat mich beauftragt, dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt zu seiner heutigen Tagung herzlichste Grüße zu überbringen. Wir freuen uns aufrichtig, daß Sie eine so hohe Jahreszahl der Versammlungen erreicht haben, denn diese Zahl ist der Beweis dafür, daß nicht allein Sie fleißig gearbeitet haben, sondern daß Sie auch Verständnis für Ihre Arbeit gefunden haben und daß Sie an der Erreichung großer Ziele Ihre Kräfte gesetzt haben. Wir wünschen dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, daß er tieferes und alle Volkskreise umfassendes Verständnis für seine Arbeiten und Aufgaben im deutschen Volke finden möge. Wir wollen wünschen, daß alle die großen Pläne Ihrer Vereinigung, die noch in der Zukunft liegen, sich mehr und mehr zu unseres Volkes und Vaterlandes Besten verwirklichen.

Die Deutsche Kolonialgesellschaft hat aber einen ganz besonderen Grund, diese Freude heute mit Ihnen zu teilen, denn koloniale Tätigkeit und Binnenschiffahrt ergänzen sich wechselseitig. Die Produkte kolonialer Tätigkeit werden bis in die Seehäfen gebracht. Daß sie von dort aus an die Stätten ihres Verbrauchs geführt werden, ist Aufgabe der Binnenschiffahrt. Aber indem sie das tut, tritt sie zugleich warmherzig ein für unsere kolonialen Interessen, denn sie überzeugt den einzelnen Abnehmer davon, wie notwendig es darum ist, daß auch das deutsche Volk wieder ein Gebiet für koloniale Betätigung draußen in Uebersee erlangt. Sie dienen dadurch der Deutschen Kolonialgesellschaft, indem die einzelnen Persönlichkeiten darauf auf-

merksam gemacht werden, sich jenen Bestrebungen anzuschließen, die die Deutsche Kolonialgesellschaft als ihr größtes und als ihr erstrebenswertestes Ziel auf ihre Fahne geschrieben hat: die uns widerrechtlich entzogenen deutschen Kolonien wieder für unser Vaterland zu gewinnen. Daß der Zentral-Verein für deutsche Binenschiffahrt mit uns auf diesem Gebiete zusammenarbeitet, ist uns von der Kolonialgesellschaft eine Freude und ein Ansporn zu jener Tätigkeit und jenem Ziel, das wir nicht eher aufgeben, bis wir die Erfüllung desselben gefunden haben.

Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf mir gestatten, noch besonders herzlich zu begrüßen, den Herrn **Reichsverkehrsminister Dr. Krohne,** der inzwischen unter uns erschienen ist. Es ist uns eine Ehre, ihn in unserer Mitte zu sehen. Die Teilnahme des Herrn Ministers an unseren Beratungen geruht uns zu ganz besonderer Freude. Wir wissen ja alle und es ist eigentlich müßig, dies besonders hervorzuheben, wie warm und tatkräftig der Herr Verkehrsminister in Ausübung seines hohen Amtes auch die Binnenschiffahrt mitbetreut. Wenn ich sage, a u c h die Binnenschiffahrt mitbetreut, so will ich damit andeuten und hebe es noch besonders hervor, dass der Herr Verkehrsminister zwar ein warmes Herz für die Binnenschiffahrt hat, aber daß er durchaus nicht einseitig für die Binnenschiffahrt eintritt, sondern daß er, wenn ich den Ausdruck gebrauchen darf, ein vorurteilfreier, unparteiischer Kampfwart ist, wenn es gilt, die Kollisionen, die zwischen den einzelnen Verkehrswegen und Verkehrsunternehmungen naturnotwendig eintreten, von seinem Standpunkt aus zu beurteilen und zu entscheiden. In diesem Sinne ist uns als Binnenschiffahrtsleute der Herr Reichsverkehrsminister ganz besonders wert und wir verehren ihn aus dem Grunde unseres Herzens.

Meine verehrten Herren! Ich höre keine weiteren Wortmeldungen inbezug auf den abgelaufenen Teil unserer Tagesordnung und nehme damit an, daß wir nunmehr übergehen können zum zweiten Punkt der Tagesordnung, dem Vortrag über

„Die Treidelschwebebahn. Ein neuer Weg zur Lösung des mechanischen Schiffszuges von fester Bahn".

Ich darf Herrn Regierungsbaumeister Müller bitten, das Wort zu nehmen.

(Der Vortrag des Herrn Reg.-Baumeister Müller, Hamburg ist wiedergegeben auf Seite 404—416.)

Vorsitzender Generaldirektor Dr. Ott: Ich gebe das Wort Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit, der es freundlicherweise übernommen hat, ein Korreferat zu diesem Vortrag zu halten.

Regierungs- und Baurat Skalweit: Trotz der vielfachen theoretischen und praktischen Versuche, die im Laufe der Zeit mit allen möglichen Schleppeinrichtungen gemacht wurden, sind wir doch immer wieder zu dem alten guten Schleppdampfer zurückgekehrt. Das ist erklärlich, denn der Schleppdampfer bietet zweifellos große Betriebssicherheit, Beweglichkeit und Freizügigkeit. Auf der andern Seite dürfen wir nicht verkennen, daß mit dem Schleppdampfer allerlei Unzuträglichkeiten verbunden sind, auf die der Herr Vortragende genügend hingewiesen hat und die namentlich darin bestehen, daß die Schraube einerseits einen sehr geringen Wirkungsgrad bei der Fortbewegung hat, andererseits eine verheerende Wirkung auf Ufer und Sohle der Kanäle ausübt. Und gerade dieser Umstand, der für den Bau und die Unterhaltung der Kanäle von großer Bedeutung ist, sollte uns immer wieder veranlassen, auf Mittel zu sinnen, die es uns ermöglichen, den Schraubendampfer zu ersetzen.

Als vor ein paar Jahren an die verschiedensten Kreise herangetreten wurde, um eine Studiengesellschaft zu bilden zur Erprobung des neuen Schleppmittels des Herrn Vortragenden, da sagten wir uns an der Ruhr: Wir unterstützen jeden Gedanken, der geeignet erscheint, den Kanalbetrieb zu verbessern, wenn wir uns auch nicht allzu großen Hoffnungen hingaben, daß hiermit das Ei des Kolumbus aufgestellt wäre. (Zuruf Gelegt sei! — Heiterkeit.) Als ich dann aber im Laufe der Jahre mehrfach Gelegenheit hatte, die Fortschritte dieser Versuche zu verfolgen an Zeichnungen, Berechnungen, Modellen und an der Probestrecke in Hamburg, da muß ich doch sagen, daß mir dieses Mittel als durchaus geeignet erscheint, den Schleppdampfer zu ersetzen, nachdem es gelungen ist, ein Mittel zu finden, um von fester Bahn aus den Zug zu übertragen ohne Störung der Uferbetriebe.

Meine Damen und Herren! Es ist ein hohes Verdienst des Herrn Vortragenden, daß er das Trägersystem gefunden hat, das gerade für diesen Zweck besonders geeignet ist, ohne Materialverschwendung, die sich bei Anwendung irgendeines bekannten Trägersystems ergeben hätte und die sofort die Wirtschaftlichkeit der Anlage in Frage gestellt hätte. Es mutet einen ja zunächst eigenartig an, wenn man sieht, wie die verhältnismäßig schwere Schiene, auf der die Katze laufen soll, an einem Spinngewebe hängt. Ich möchte sagen, ähnliche Gebilde sind mir bisher nur im afrikanischen Urwald begegnet, wo es aus Lianen geflochtene Hängebrücken gibt. Ich will damit nicht sagen, daß das Patent von Müller schon Vorgänger hatte oder daß er seine Idee dort hergeholt hätte (Heiterkeit). Aber meine Herren, darin liegt ja gerade der Treffer; ohne die Leichtigkeit und ohne die Nachgiebigkeit wäre das System für diesen besonderen Zweck nicht geeignet gewesen. Nach den Vorführungen, die im Hamburger Hafen stattgefunden haben, glaube ich sagen zu können, daß der Sprößling des Herrn Müller die Kinderschuhe bereits ausgetreten hat und daß man ihm ein gutes Zeugnis der Reife ausstellen kann. Immerhin wird noch eine weitere Ausbildung nötig sein, um ihm die Eigenschaften zu geben, die von einem ausgewachsenen Menschen verlangt werden müssen in dem recht schwierigen Beruf: im Verkehr mit dem Kahnschiffer.

Zunächst verlangt die Einrichtung von dem Kahnschiffer selbst allerhand. An sich klingt es ja sehr einfach: er drückt auf den Knopf und fährt an, er drückt auf einen zweiten Knopf: die Maschinenkraft läßt nach, er löst die Verbindung mit der Maschine und steuert auf seinen Landungsplatz. So einfach geht es natürlich nicht immer, und es wird viel Erfahrung, Anleitung und Ausbildung bedürfen, um den Schiffer und sein Personal zu befähigen, in schwierigen Momenten den richtigen Gebrauch von seiner Maschine zu machen.

Das Stoppen ist an sich eine einfache Sache: Die Maschine wird stillgesetzt, der Kahn schießt voraus und wird durch die Maschine gebremst. Zur völligen Betriebssicherheit wird allerdings — namentlich auf Triebwerkskanälen — eine zweite Maschine am Heck nötig sein. Das liegt aber durchaus im Bereich der Möglichkeit.

In der Praxis werden ja noch allerhand Fragen auftreten und es wird daher nötig sein, derartige Versuche auf einer größeren Probestrecke vorzunehmen. Ich möchte mich dabei der Bitte des Herrn Vortragenden anschließen, daß von seiten des Reichs Mittel für eine derartige Versuchsstrecke zur Verfügung gestellt werden. Ich glaube, daß die Einrichtung sich bewähren wird und daß die auftretenden Fragen, die auf einer derartigen Strecke untersucht werden sollen, in wirtschaftlicher und betriebssicherer Weise gelöst werden können. Meine Damen und Herren! Dann würden wir nicht nur billiger, sondern auch schneller fahren können. Mit der höheren Geschwindigkeit ermäßigen sich auch die Kahnkosten, welche neben den Kanalabgaben den Löwenanteil an der Fracht bilden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit wird nun wieder beeinflußt durch die Geschwindigkeit beim Begegnen der Fahrzeuge. Die Reichswasserstraßenverwaltung beabsichtigt, neuen Kanälen einen fünffachen Schiffsquerschnitt zu geben, damit u. a. die Schleppzüge ohne Ermäßigung ihrer Geschwindigkeit von 5 km/St. aneinander vor-

beifahren können. Wenn das bei Schleppzügen, die von einem Dampfer gezogen werden, möglich ist, dann darf man annehmen, daß frei fahrende einzelne Schiffe sich mit höherer Geschwindigkeit begegnen können, ohne daß unzulässige Wellenbewegungen erzeugt werden. Ich weiß nicht, ob derartige Versuche z. B. auf dem Teltowkanal ausgeführt worden sind, aus denen man entnehmen kann, wie sich Geschwindigkeit, Schiffsgröße und Kanalquerschnitt zueinander verhalten. Wenn das nicht der Fall ist, dann empfehle ich, solche Versuche mit möglichster Beschleunigung zu unternehmen, aus denen man entnehmen kann, mit welcher Geschwindigkeit einzelne Fahrzeuge unbedenklich aneinander vorbeifahren können.

Der Herr Vortragende hat ausgerechnet, daß bei einem Verkehr von 10 Millionen t alle 10 Minuten eine Begegnung vorkommt. Das ist richtig, wenn in beiden Richtungen ein 10 Millionen-t-Verkehr besteht. Die Pausen werden aber noch kleiner, wenn in der einen Richtung beladene Fahrzeuge und in der entgegengesetzten Richtung mit größerer Geschwindigkeit leere Fahrzeuge verkehren. Einen derartigen Verkehr haben wir nun wohl bisher auf keinem Kanal — abgesehen vom Rhein—Herne-Kanal, der aber besonders zu bewerten ist —; wir erwarten das aber von künftigen Kanälen und da wird das System des Herrn Müller unter Umständen von großer Bedeutung sein können, nicht nur wegen der Betriebskosten, sondern wegen der Bau- und Unterhaltungskosten der Kanäle. Wenn der Schlepper fortfällt und damit die Angriffe auf Ufer usw. aufhören, dann werden die Bau- und Unterhaltungskosten der Dammstrecken wesentlich herabgedrückt werden können.

Meine Damen und Herren! Nach allem glaube ich, daß der Gedanke der Treidelschwebebahn uns in der Wasserstraßentechnik ein gutes Stück vorangebracht hat, und ich möchte hoffen, daß es dem gemeinsamen Streben aller beteiligten Kreise gelingt, auch auf dieser Bahn der deutschen Technik und der deutschen Binnenschiffahrt zu weiterem Ansehen zu verhelfen. (Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Damen und Herren! Ich weiß mich eins mit Ihnen, wenn ich dem Herrn Vortragenden den herzlichen Dank ausspreche für seine ausgezeichneten Ausführungen und wenn ich auf dem Korrefenten, Herrn Regierungs- und Baurat Skalweit diesen Dank darbringe. Die günstige Beurteilung, die der Herr Korreferent dem Treidelschwebebahn-Projekt hat zuteil werden lassen, läßt uns hoffen, in ihm ein brauchbares Mittel zu erheblicher Herabminderung der Betriebs- und Unterhaltungskosten der Kanäle und damit, was so wesentlich ist, für den Massengüterverkehr gefunden zu haben, zum Nutzen unserer gesamten Wirtschaft. Ich bin überzeugt, daß der Einladung des Herrn Vortragenden, sich in Hamburg die Probestrecke anzusehen, rege Folge geleistet wird. Ich danke ihm für die Einladung im Namen der Anwesenden und füge hinzu, daß der Zentral-Verein zur weiteren Erörterung und Klärung dieser Frage die Spalten seiner Zeitung gern zur Verfügung stellt.

Meine Damen und Herren! Ich darf mir nun gestatten, dem Herrn Ministerialdirektor Gährs das Wort zu erteilen zu seinem Vortrag über:

„Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung und die Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes."

(Der Vortrag des Herrn Ministerialdirektor Gährs, Berlin ist auf Seite 416 bis 420 abgedruckt.)

Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Damen und Herren! Es war dem Zentral-Verein darum zu tun, in der heutigen Hauptversammlung einen Ueberblick zu geben über den derzeitigen Stand der Ausgestaltung des deutschen Wasserstraßennetzes. Er hat daher gerne die Gelegenheit, die sich bot, ergriffen, um diese Darstellung aus dem Munde des hierzu berufensten Mannes, des Herrn Ministerialdirektors Gährs, Ihnen hier zu geben. Ich danke Herrn Ministerialdirektor Gährs im Namen aller Anwesenden für die übersichtliche, klare Darlegung des Standes der Dinge. Im übrigen hat der Zentral-Verein mehr und mehr die Verfolgung der Anträge und Bestrebungen, neue Wasserstraßen zu schaffen, den lokalen Vereinigungen, insbesondere den Kanal- und Schiffahrtsvereinen in den einzelnen Stromgebieten, überlassen, dergestalt, daß diese Arbeiten und Bestrebungen ziemlich restlos von diesen lokalen Vereinigungen bestritten werden. Es hat daher auch keinen Zweck, heute hier eine Diskussion über die Fragen zu eröffnen, die in der von Herrn Ministerialdirektor Gährs gegebenen Gesamtübersicht aufgerollt worden sind.

Dagegen gestatten Sie, meine Damen und Herren, daß ich noch einmal zurückgreife auf den zweiten Punkt der Tagesordnung, auf die Treidelschwebebahn. Es weilt unter uns Herr Geheimrat Koß, der in jahrelanger mühevoller und höchst interessanter Arbeit die gleiche Idee, die Herr Müller „über Tage", wenn ich so sagen darf, verfolgt hat, in einer prinzipiell ähnlichen Art, mit der Einschienenbahn unter Wasser, verfolgt. Ich glaube, es ist eine Pflicht der Dankbarkeit, Herrn Geheimrat Koß zu einer kurzen Darlegung seines Projektes das Wort zu geben. Ich erlaube mir, Herrn Geheimrat Koß das Wort zu erteilen.

Geheimrat Koß, Münster: Meine hochverehrten Damen und Herren! Zunächst sage ich Ihnen meinen verbindlichsten Dank, daß Sie in so vorgerückter Stunde und bei der Temperatur, die im Saale herrscht, mir noch für einige wenige Minuten Gehör geben wollen.

Wie der Herr Vorsitzende schon angedeutet hat, ist die Idee, die uns heute in so beredter Weise Herr Regierungsbaumeister Müller vorgetragen hat, von mir vor Jahren bereits entwickelt worden, aber mit dem sehr einschneidenden Unterschied, daß Herr Müller den ganzen Zugapparat in den Luftraum über dem Wasser verlegt, während ich im Fahrwasser selbst bleibe. Ich habe meine Idee unter dem Kennwort „Wassereisenbahn" damals in die Welt gesetzt und sie hat seinerzeit viel Aufsehen erregt. Die Presse des In- und Auslandes hatte sich ihrer bemächtigt und auch in städtischen Körperschaften und verschiedenen Vereinen durfte ich darüber Vortrag halten; so auch u. a. im Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt.

Das ist nun eine große Reihe von Jahren her. Damals ward auch mir, meine verehrten Damen und Herren, ein ähnlicher Beifall zuteil, wie er heute dem Herrn Vortragenden gerechterweise gespendet worden ist. Ich selbst kämpfe hier vielleicht im allerletzten Moment für die Rettung meiner Idee vor der hochverehrten Versammlung.

Ich hatte schon, bevor ich den Vortrag von Regierungsbaumeister Müller hörte, aus seiner Veröffentlichung in der Juliausgabe der Zeitschrift entnommen, was er eigentlich an meinem derzeitigen Vorschlage auszusetzen gehabt hat. Er sagt dort:

> „Dieser grundsätzliche Mangel jeder Ufertreidelei (gemeint ist die Uferverbauung) usw. (ins. aus der Julinummer) brachte diesen an sich wohldurchdachten Plan zum Scheitern."

Diese Begründung, meine verehrten Damen und Herren, enthält so wesentliche Irrtümer, daß deren Richtigstellung mir am Herzen liegt und mein gutes Recht ist.

Vorweg darf ich bemerken, daß dem Herrn Verfasser seine irrtümliche Auffassung nicht sehr zur Last gelegt werden darf, da er über die weitere Ausgestaltung meiner Vorschläge wohl wenig unterrichtet war, ebenso wie über die Ursachen, welche seiner Meinung nach meinen als „wohldurchdachten" von ihm anerkannten Plan zum Scheitern gebracht hätten.

Meine im Oktoberheft 1912 in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" gebrachte Veröffentlichung über das Wesen der

Wassereisenbahn und ihrer, alle Erwartungen damals weit übertreffenden Vorführung auf dem Dortmund—Ems-Kanal in Gegenwart einer stattlichen Anzahl geladener Fachmänner und Vertreter der zuständigen Behörden hatte nicht nur zur Folge, daß die Presse, wie schon angedeutet, sich stark für meine Vorschläge interessierte, sondern daß auch meine vorgesetzte Obrigkeit sich fortan lebhafter meiner Sache annahm, als für ihre tatkräftige Fortführung dienlich war. Ich will hier nur andeuten, nicht ausführen oder gar anklagen. Ich war nämlich in meinen Mußestunden auch Staatsbeamter — ich muß dies „auch" betonen —, da es mir damals sehr eindringlich vorgehalten wurde. Die zahlreichen Versuche, welche ich für meine Wassereisenbahn in fiskalischen Werkstätten, Werften und Gewässern machte, konnten meiner Obrigkeit nicht nachhaltig verborgen bleiben. So wurde ich amtlich unterstützungsreif. Leider! — Denn damit wurde mein ferneres Beginnen unfrei und abhängig. Der weiteren Erörterung in der Fachpresse wurde ein Riegel vorgeschoben. Ja, ich durfte nach meinen ersten Vorträgen, die ich auf Einladung städtischer Körperschaften gehalten hatte, weiteren Aufforderungen zu solchen Vorträgen nicht mehr Folge leisten, indem der Herr Minister meine Erfindung dazu für noch nicht reif erklärte. Dafür nahmen sich ihrer nun drei Instanzen liebevoll an. Sie wurde von ihnen eifrigst mit Meinungen und Gegenmeinungen durchtränkt und mit ungeheurem Zeitaufwand begutachtet.

Wohl hatte der Herr Minister durch Sondererlaß vom 7. Februar 1912 wörtlich erklärt, daß er der weiteren Ausbildung und Verwertung des von mir erfundenen Schleppsystems durchaus wohlwollend gegenüberstehe, meine Versuche in jeder Weise, wie dies bisher geschehen sei, auch in Zukunft unterstützen wolle und sich grundsätzlich bereit erklärt, mit Staatsmitteln einen längeren Versuchsbetrieb auf einer Kanalstrecke einzurichten.

Wie ist dieses mehrmals wiederholte Versprechen erfüllt worden? Ueberhaupt nicht!

Mehr als zwei Jahre waren zunächst mit fruchtlosen Erörterungen hingegangen, ohne daß irgendein tatsächlicher Fortschritt in meiner Sache erreicht worden wäre. Mein damaliger Chef, der Herr Oberpräsident von Westfalen, äußerte sich dem Herrn Minister gegenüber wie folgt:

„Nachdem das System 6 Jahre auf der breiten Grundlage eingehender Land- und Wasserversuche erprobt und stetig weiter ausgebildet worden ist, nachdem es auch mitten im Verkehr des Dortmund—Ems-Kanals auf zwei Versuchsstrecken sich als betriebsfähig ausgewiesen hat, wobei Störungen nicht vorgekommen sind, dürfte das Risiko der Staatsregierung beim Bau der geplanten Versuchsstrecke kein allzu großes mehr sein. Der Fortschritt aber auf diesem wichtigen Verkehrsgebiet kann nach Lage der Sache nur vom Staat selbst geschützt und gefördert werden. In diesem Sinne vermag ich die Bestrebungen des Regierungs- und Baurats Koß nur aufs wärmste zu unterstützen und Eurer Exzellenz den baldigen Bau der Versuchsstrecke zu empfehlen."

Neun Monate erfolgte darauf auch nichts weiter — und dann brach der Weltkrieg aus.

Die Schicksale, die er über mich verhängte, waren furchtbar. Meine beiden ältesten Söhne, beides Ingenieure, berufen und ausersehen, das Werk meiner Erfindung dereinst auszubauen, fielen in Frankreich. Eine nach meinen Plänen im Auftrage des Feldeisenbahnchefs in einer schwierigen Tunnelstrecke des Rhein—Marne-Kanals eingebauten Wassereisenbahnanlage fiel kurz nach ihrer Vollendung — wenige Tage vor ihrer Eröffnung — der Vernichtung anheim. Die Nachkriegszeit mit ihren Währungssorgen hatte wenig Sinn und noch weniger Mittel für derartige Versuche. Alle Anträge in dieser Richtung bei den inzwischen stark veränderten Behörden begegneten meist einem kühlen und bedauernden Achselzucken. Und so verfielen schließlich auch meine Patente wegen der Unmöglichkeit, die großen Geldopfer, welche sie erforderten, aufzubringen, so daß ich, enttäuscht und verbittert, die Sache nunmehr ruhen ließ — bis irgendein äußerer Anlaß sie vielleicht zu neuem Dasein erwecken möchte.

Solch ein Weckruf ist durch die Tat des Herrn Vortragenden geschehen. Daß er mit seiner Begründung, weshalb mein „an sich wohldurchdachter Plan zum Scheitern" gekommen sei, irrte, ist hier dargelegt. Man kann nicht behaupten, daß ein Schiff gescheitert sei, wenn es den Hafen gar nicht verlassen hat.

Herr Müller führt als weiteren Grund für das „Scheitern" meines Planes die Unzulänglichkeit der Wassereisenbahn an. Ich kann mir darunter nichts rechtes vorstellen. Da die zahlreichen Versuche die volle Leistungsfähigkeit bei kleinstem Kräfteverbrauch ergeben hatten, kann ich mir nur denken, daß hier der Druckfehlerteufel sein Spiel getrieben hat und daß es heißen sollte „Unzugänglichkeit" — das wäre verständlich. Darauf komme ich noch zurück.

Was den Einwand betrifft, daß zum Betriebe der Wassereisenbahn „teure Spezialfahrzeuge" erforderlich seien, so ist das auch Irrtum. Diese Spezialfahrzeuge werden nicht wesentlich teurer sein, als die schwebenden Kranhäuschen der Treidelschwebebahn. Diese enthalten den Stromabnehmer, die Schalttafel, den Elektromotor, das Schienenrollgetriebe, das Zugseil und den Führerstand, alles Einrichtungen, welche mein Schwimmgefäß auch aufzunehmen hat, aber auch nicht mehr und nicht weniger. Ich hatte sie anfänglich völlig ausreichend in einer winzigen Schwimmboje untergebracht, der ich später jedoch die bessere Bootsform gab. Aber dieses Boot war gnomenhaft klein und wurde deshalb von mir „Däumling" getauft. Und doch leistete dieser elektrisch betriebene „Däumling" das gleiche, ja mehr noch, als die ausgewachsenen Schleppdampfer.

Die spätere behördliche Forderung, daß ich durchaus Dampfer für die zu erbauende Versuchsstrecke verwenden sollte, weil die Stromzuführung dem Herrn Minister zu teuer war — die beiden von mir auf eigene Rechnung und Gefahr mit Staatsunterstützung erbauten Versuchsstrecken wurden elektrisch betrieben — erwies sich meiner Erfindung gegenüber als völlig wesensfremd, es tat ihr geradezu Gewalt an. Ein riesenhafter Aufwand von Zeit und Arbeit wurde dazu erforderlich, um schließlich doch nur wenig empfehlenswerte Lösungen zu zeitigen. Meine Erfindung war in eine Sackgasse geleitet.

Nun bliebe hier einzig nur noch obige Behauptung der Unzugänglichkeit zu beleuchten. Auch letztere ist heute überwunden oder auf das bescheidenste Maß zurückgeführt; denn wie stellt sich nach den inzwischen geschehenen mannigfachen technischen Verbesserungen und Vereinfachungen die „Wassereisenbahn" dar?

Auf dem Grunde des Wassers liegt, lose aufgestreckt, ein nackter Eisenstab — ein Walzprofil. Das ist die Fahrschiene — für jede Richtung eine — genau wie bei der Luftstrecke. Mit dem Grunde verbindet sie keine Befestigung mehr, da die Steifigkeit und Bodenreibung des als undenklich lang aufzufassenden Stabes sich gegen Längen- und Seitenverschiebung als ausreichend erwiesen hat. Die Fahrschiene wird von 4 vom Boot in einer Tasche herabhängenden wagerechten Rollen getragen und bewalzt. Das ist der ganze Betriebsvorgang, der so viele unnötige Bedenken hervorgerufen hat. Seit der Ausführung im Rhein—Herne-Kanal, wo das Fuhrwerk, zwischen zwei Pontons auf- und niederbewegt werden konnte, ist es erreicht, an jeder Stelle des Kanals das Rollenwerk mitsamt dem Schienenbügel über Wasser zu heben und zu besichtigen, womit der letzte Grund, der der Unzugänglichkeit, gegen die Wassereisenbahn hinfällig wird.

Als ich die Idee der Wassereisenbahn im engen Freundeskreise von Fachgenossen zuerst entwickelte, bin ich übel zugedeckt worden. Der Gebrauch einer federnden Schiene, ihre Einfädelung in das Rollenwerk, ihre Befahrung — alles unter Wasser — unmöglich, sagte man. Ich ließ mich nicht abschrecken. Und dann kam der Tag, wo ich öffentlich vor aller Augen die Durchführbarkeit meiner Vorschläge beweisen konnte, was spielend erreicht wurde und wobei auch nicht das geringste Vorkommnis einer Unzuträglichkeit in die Erscheinung trat. Das wiederholte sich bei allen weiteren Fahrversuchen im Dortmund—Ems-Kanal, wo von der Westfälischen Transport - Aktiengesellschaft die nötigen Schleppkähne stets bereitwillig zur Verfügung gestellt waren. Auch die stark angezweifelte Kraftersparnis bei meinem System ist inzwischen längst bewiesen worden.

Meine Erfindung hat fürwahr ein besseres Schicksal verdient. Sie ist es wert, wieder aufgenommen zu werden. An der Staatsregierung ist es nun, ihr wiederholt gegebenes Versprechen, für den Bau einer Dauerversuchsstrecke endlich einzulösen, um meine Vorschläge einwandsfrei prüfen zu können. Bloße Worte und Meinungen können das nicht.

Wenn meine Darlegungen hierzu erneut den Anstoß geben würden, wenn ein zündender Funke in die Herzen der heute hier anwesenden höchsten maßgebenden Persönlichkeiten fiele, so würde ich vielleicht noch einen späten Erfolg meines langjährigen Ringens schauen dürfen. Sie alle, meine Herren vom Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt, sind von Natur aus berufen, hierbei mitzuwirken und zu werben. Denn es ist ja Ihr eigenstes Element, in dem Sie schaffen, und wohin ich Sie zurückführe, von dem Sie mit Recht fordern dürfen, daß es selbst hergibt, was Sie bedürfen: Nicht aus der Luft herab, nein, vom Fahrwasser selbst muß der Zug Ihrer Schiffe geschehen!

Vorsitzender Generaldirektor Dr. h. c. Ott: Meine Damen und Herren! Ihr starker Beifall beweist, daß Sie Verständnis für das wechselvolle Schicksal haben, welches das Projekt des Herrn Geheimrat Koß erlitten hat und daß Sie für die herben Verluste, die ihm der Krieg gebracht hat, ein menschliches Mitempfinden haben. So mancher von uns hat während des Krieges und in der Folgezeit vieles, das ihm lieb und teuer war, einsargen müssen. Ich bin überzeugt, daß Sie mit mir darin einig sind, wenn ich sage: wir würden uns alle herzlich freuen, wenn die Ideen des Herrn Geheimrat Koß auch noch zur Verwicklung gelangen könnten.

Meine Damen und Herren! Wir sind am Ende unserer Tagung angelangt. Bevor ich sie schließe, gestatten Sie mir noch einmal darauf hinzuweisen, das Ihnen durch unsere schriftlichen Mitteilungen schon bekannt ist, daß im Anschluß an die Tagung ein gemeinschaftliches Abendessen im Kaiserkeller, Friedrichstraße, stattfindet. Ich hoffe, Sie recht zahlreich dort wiederzusehen. Ich schließe die Sitzung.

Schluß 7,30 Uhr.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Vom Reichswasserstraßenbeirat. Der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirates hielt am 24. 9. 1926 unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne eine Beratung in Berlin ab, an der auch Ländervertreter teilnahmen. In dieser Sitzung wurde ein Antrag des Oberbürgermeisters Most einstimmig angenommen, wonach der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirates die Ueberleitung der Wasserstraßenbehörden von den Ländern auf das Reich unter gleichzeitiger Vereinfachung und strafferer Gliederung des Behördenaufbaues, wie vom Reichsverkehrsminister vorgeschlagen, grundsätzlich billigt. Zur Beratung der Einzelheiten wurde ein siebengliedriger Ausschuß eingesetzt. Einen breiten Raum in der Beratung nahmen die in das Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgenommenen Wasserstraßenbauten im Rahmen des Wasserstraßenbauprogrammes ein. In den Entschließungen kam neben der Befriedigung über die Einbeziehung des Mittellandkanals, der Weserkanalisierung usw. in das Arbeitsbeschaffungsprogramm besonders der Wunsch nach dem Hansakanal und einer Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals zum Ausdruck. Der Reichsverkehrsminister stellte die Prüfung einiger weiterer in der Sitzung vorgebrachter Wünsche in Aussicht.

Die Verreichlichung der Wasserstraßenverwaltung. Die Reichsregierung hat dem Reichstag und dem Reichsrat eine Vorlage unterbreitet, deren Ziel die vollkommene Vereinheitlichung der Reichswasserstraßenverwaltung ist. Die am 24. September 1926 unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne in Berlin stattgefundene 2. Hauptausschußsitzung des Reichswasserstraßen-Beirates lehnte mit überwältigender Mehrheit einen Antrag, den 1. Punkt der Tagesordnung, die für den 1. April 1927 vorgesehene Schaffung einer reichsunmittelbaren, in der Mittel- und Ortsinstanz straff und einfach gegliederten Reichswasserstraßenverwaltung zu vertagen, ab, da nach allgemeiner Auffassung die Länder seit fünf Jahren Zeit gehabt hätten, ihre Stellungnahme vorzubereiten und da auch zahlreiche Kundgebungen von Länderregierungen zu der Frage in der Oeffentlichkeit bereits bekannt geworden seien. Nach einem kurzen Vortrage des Referenten und längerer Aussprache, an der sich Oberbürgermeister Dr. Most, Gewerkschaftssekretär Rudolph, Staatssekretär a. D. Graf Roedern, Generaldirektor Silverberg, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Geheimrat von Donle sowie Vetreter von Länder- und Provinzialverwaltungen beteiligten, fand eine Entschließung Most einstimmige Annahme, wonach der Hauptausschuß des Reichswasserstraßenbeirates die Ueberleitung der Wasserstraßenbehörde von den Ländern auf das Reich unter gleichzeitiger Vereinfachung und strafferer Gliederung des Behördenaufbaues, wie vom Reichsverkehrsminister vorgeschlagen, grundsätzlich billigt. Zur Beratung der Einzelheiten wurde ein siebengliedriger Ausschuß eingesetzt. Der Vorstand des Reichsverbandes der Deutschen Industrie hat sich in seiner am 2. September 1926 in Leipzig stattgefundenen Sitzung ebenfalls für den Uebergang der Verwaltung der deutschen Wasserstraßen auf das Reich eingesetzt. Wir entnehmen der Niederschrift über die Vorstandssitzung:

„Zu Punkt 3 der Tagesordnung — Organisation der Wasserstraßen — berichtete Herr Dr. Silverberg über das Ergebnis der Verhandlungen des vom Präsidium eingesetzten Sonderausschusses, der sich mit der Frage zu beschäftigen hatte, ob der Reichsverband für den Uebergang der Verwaltung der deutschen Wasserstraßen auf das Reich eintreten soll. Im Anschluß eines Referats des Herrn Dr. Most war der Ausschuß einmütig zu dem Ergebnis gekommen, daß die gestellte Frage zu bejahen sei. An den Verhandlungen waren auch die Schiffahrtsinteressenten aller größeren deutschen Ströme — unter Führung des Präsidenten des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt, Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln — vertreten. Herr Dr. Silverberg wies in seinem Bericht darauf hin, daß die Entscheidung auch einige grundsätzliche Fragen enthält, da es sich zum erstenmal um die Uebernahme einer unmittelbaren Exekutive durch das Reich handelt. Eine Aufrechterhaltung der Länderverwaltung als Immediatverwaltung bei den Wasserstraßen könne nicht mehr in Frage kommen. Die Landesbehörden müßten auf diesem Gebiet abgebaut werden, und auch die Wahrung der Landeskulturinteressen sei den Reichsbehörden anzuvertrauen, wozu der Abs. 2 des Artikels 97 der Reichsverfassung den Weg wiese, da hierin ausdrücklich gesagt sei, daß bei der Verwaltung, dem Ausbau oder dem Neubau von Wasserstraßen die Bedürfnisse der Landeskultur und der Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit den Ländern zu wahren und daß auf deren Förderung Rücksicht zu nehmen sei. Die Uebernahme der Verwaltung durch das Reich müsse aber allgemein durchgeführt werden, es sei auf die Dauer nicht angängig, daß der einzige verpflichtende Teil für die Durchorganisierung der Behörden und die Verbilligung Preußen sei. / Herr Dr. Langelott wies in der Erörterung auf die außerordentlich verwickelten Verhältnisse in Preußen hin, wo der Wasserweg von der Reichswasserstraßenverwaltung, die Böschung vom Landwirtschaftsministerium verwaltet werde, für den Brückenbau aber das Handelsministerium zuständig sei. / Der Vorstand billigte einmütig das Ergebnis der Ausschußsitzung."

Im Gegensatz zum Reichsverband der Deutschen Industrie stellt sich der Gesamtvorstand des Verbandes Sächsischer Industrieller. Dieser befaßte sich in seiner Sitzung vom 6. Oktober 1926 mit der vom Reichsverkehrsministerium herausgegebenen Denkschrift über den Uebergang der Wasserstraßenverwaltung auf das Reich und kam hierbei zu dem Ergebnis, daß die Notwendigkeit einer Neuregelung, wie sie in der Denkschrift des Reichsverkehrsministers gefordert wird, verneint werden müsse. Der Vor-

stand des Sächsischen Industriellen-Verbandes teilt somit den Standpunkt der Dresdener Handelskammer, die in einer am 9. September 1926 gefaßten Entschließung die geplante Uebernahme und Schaffung einer besonderen Reichsverwaltung weder für notwendig noch zweckmäßig hält. Der Begründung der Dresdener Handelskammer entnehmen wir:

Rein sachlich wäre die Notwendigkeit der Schaffung mittlerer und unterer Reichswasserstraßenbehörden vielleicht zu bejahen, wenn die bisherige Form der Verwaltung sich als verfehlt und schädlich herausgestellt hätte. Das ist nicht der Fall. Im Gegenteil sind die Leistungen der Länderverwaltungen, vor allem auch der sächsischen Wasserbauverwaltung, anerkannt worden, da sie trotz niemals ganz zu vermeidender Meinungsverschiedenheiten vorbildlich gearbeitet haben. Man wird eine Einrichtung, die sich bewährt hat, nicht ohne weiteres preisgeben können zugunsten einer Einrichtung, deren Bewährung mindestens nicht bewiesen ist, und vielleicht sogar Unzuträglichkeiten mit sich bringt. Es wäre ferner zu prüfen, ob im Hinblick auf die Internationalisierung von Donau, Rhein, Elbe und Oder und auf die Privatisierung der Reichsbahn eine reichseigene Verwaltung der Wasserstraßen notwendig ist. In den beiden Denkschriften der Regierung ist wenigstens hinsichtlich der Internationalisierung ein solcher Beweis nicht einmal versucht worden. Aber auch gegenüber der Reichsbahngesellschaft kann eine reichseigene Wasserstraßenverwaltung nicht als notwendig erachtet werden. Unter allen Umständen ergibt sich für die Schaffung einer unmittelbaren Reichsverwaltung keine nachweisbare, wirklich zwingende Notwendigkeit. / Auch Zweckmäßigkeitsgründe sprechen nicht für die Durchführung dieses Planes. Lediglich für die Verwaltung, soweit sie dem allgemeinen Verkehr dient, läßt sich der Plan vielleicht vertreten. Alle übrigen außerordentlich wichtigen Funktionen der Wasserstraßen gehören aber nach der Reichsverfassung keinesfalls zu den Aufgaben einer reichseigenen Wasserstraßenverwaltung, da diese auf dem Gebiete der Landeskultur so wichtig sind, daß keine Länderregierung schon im Interesse ihrer Land- und Forstwirtschaft, von Handel, Industrie und Gewerbe auf deren Warnehmung verzichten kann. Daneben ergibt sich weder in personeller noch in finanzieller Hinsicht eine Ersparnis, im Gegenteil werden wahrscheinlich höhere Unkosten als bisher entstehen, ganz abgesehen von den Erschwerungen für die Wirtschaft, und da besonders für die Schiffahrt. Demnach sprechen auch reine Zweckmäßigkeitsgründe nicht für eine Uebernahme der Behörden durch das Reich. / Offensichtlich ergibt sich für Sachsen außerdem noch eine Benachteiligung dadurch, daß von den geplanten zehn Wasserstraßendirektionen sieben auf preußisches Gebiet fallen sollen und je eine auf Bayern, Hamburg und Hessen. Demnach würde die Wasserbaudirektion in Dresden, die sich seit Jahrzehnten bewährt hat, zugunsten von Magdeburg verschwinden. Darin liegt aber eine erhebliche Benachteiligung und Erschwerung des Verkehrs der Schiffahrt und der sonst am Wasserstraßenverkehr und an den Wasserstraßen beteiligten Kreise. Die Begründung spricht ebenso wie die Entschließung die Hoffnung aus, daß die Länderregierungen mit allem Nachdruck dahin wirken, daß die geplante Behördenorganisation nicht durchgeführt und daß sich bei beiderseitigem guten Willen ein für alle Beteiligten befriedigender Weg finden lassen wird.

Mitteleuropäische Verkehrstagung. Auf der vor kurzem in Wien stattgefundenen Mitteleuropäischen Verkehrstagung legte Staatssekretär a. D. Elemer Hantos in seinem Referat über „Die mitteleuropäische Verkehrspolitik“ dar, daß die wirtschaftliche Annäherung der mitteleuropäischen Staaten durch zielbewußtes Zusammenwirken auf verkehrspolitischem Gebiete außerordentlich gefördert werden könne. Auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt erheische der ganze Komplex des Donauproblems eine dringende Lösung. Der Kern dieses Problems sei in der mangelnden Zusammenarbeit der Donaustaaten zu erblicken. Die völkerrechtlichen Beziehungen des Donauproblems sollen anläßlich der im Jahre 1927 sich eröffnenden Revisionsmöglichkeit der Donau-Schiffahrtsakte geklärt und die Vorarbeiten dieser Reform ehestens in die Wege geleitet werden. Die Vorbedingung aller Reformen sei die möglichste Entpolitisierung der Verkehrsbeziehungen, die Erkenntnis, daß die Absperrungspolitik auf dem Verkehrsgebiete nicht zum Erfolg führe, daß der Verkehr vielmehr nur aus dem harmonischen Zusammenarbeiten der Nachbarstaaten erwachsen könne. / Kommerzienrat Julius Meinel sprach über europäische Wirtschaftspolitik, Ministerialrat Reinhardt, Mitglied der Verkehrskommission des Völkerbundes, über „Die Verkehrspolitik des Völkerbundes“, Minister a. D. Dr. Gothein, Berlin hielt in einem ausführlichen Referat umfangreiche Reformen im Post- und Telegraphenwesen und im Telephonverkehr für notwendig. / Der ehemalige Ernährungsminister General Ottokar Landwehr in Verhinderung des Staatsrat Dr. von Graßmann berichtete im Auftrage des Arbeitskomitees für Binnenschiffahrtswesen. Das den Ausführungen Landwehr's zugrunde liegende Referat Graßmann's erörtert die „Donau als Verkehrsweg“ und betont die Wichtigkeit des Binnenschiffahrtswesens für das gesamte Problem der Verkehrstagung.

Der Schiffsverkehr in den großen Nordseehäfen in den ersten drei Vierteljahren 1926. Der Schiffsverkehr in Hamburg, Antwerpen, Rotterdam und auf dem Nieuwen Waterweg gestaltete sich während der ersten neun Monate 1926 im Vergleich zu 1925 wie folgt:

	Hamburg		Antwerpen*)	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
1926:	10 629	12 916 066	8 353	14 323 819
1925:	10 076	12 640 258	7 435	12 690 500
	+ 553	+ 275 808	+ 918	+ 1 633 319

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Schiffe	N.-R.-T.	Schiffe	N.-R.-T.
1926:	14 626	21 215 932	10 462	15 558 476
1925:	10 463	15 408 323	8 378	12 589 971
	+ 4 163	+ 5 807 609	+ 2 084	+ 2 968 505

*) Das belgische Tonnenmaß in Antwerpen ist in dieser Statistik in die übliche Netto-Register-Tonne umgerechnet, um die Antwerpener Zahlen mit denen der übrigen Häfen vergleichen zu können.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Die Bildung der neuen Duisburg-Ruhrorter Hafen-A.-G. Am 30. September 1926 ist beim Amtsgericht Duisburg die gerichtliche Eintragung der Duisburg-Ruhrorter Hafen-Aktiengesellschaft, über deren Vorgeschichte und Gründung in der Nr. 6 der „Z. f. B.“, S. 243 und Nr. 6, S. 281 berichtet wurde, erfolgt. Die neue Aktiengesellschaft, an welcher bekanntlich der Preußische Staat zu zwei Drittel und die Stadt Duisburg mit einem Drittel der Aktien beteiligt ist, wurde in einer am 29. September 1926 in Duisburg stattgefundenen Gründerversammlung gebildet. In der anschließend abgehaltenen Aufsichtsratssitzung wurden zu Vorstandsmitgliedern bestellt die Herren Regierungsbauräte Germanus und Hoffbauer, Regierungsbaurat Germanus wird der technische, Regierungsbaurat Hoffbauer der kaufmännische Leiter der neuen Aktiengesellschaft sein.

Saar—Rhein-Kanal-Projekt. In Sorge um die zukünftige Gestaltung der Absatzverhältnisse der Saargruben und der saarländischen Schwerindustrie beschäftigt sich neuerdings auch die Saarwirtschaft mit Kanalplänen. Die deutschen Industriellen, geführt von der Saarbrücker Handelskammer, fordern Anschluß an die große Wasserstraße, den Rhein, durch einen Kanal von Saarbrücken über Homburg, Kaiserslautern nach Ludwigshafen. Eine am 8. Oktober d. J. im Festsaal des Saarbrücker Rathauses stattgefundene, von Vertretern der deutschen Handelskammern, der Industrie, des Handels, des Handwerks, der Gewerkschaften, des Saarländischen Landesrates usw. beschickte Versammlung ergab vollkommene Uebereinstimmung bezüglich der Notwendigkeit, einen schnellen und billigen Verbindungsweg zwischen Saar und Rhein zu schaffen.

Beginn der Arbeiten an der Lahn. Den unausgesetzten Bemühungen des Lahn-Kanalvereins ist es gelungen, daß jetzt mit den Arbeiten am Ausbau der Lahn-Kanalisierung für das 220 t-Schiff (vgl. „Z. f. B.“ 1926, S. 179) begonnen wurde. Wie schon mitgeteilt, werden zunächst die unteren 70 km bis Steeden oberhalb Limburg in Angriff genommen, wofür der Bedarf von 4,2 Mill. Mk. bereitgestellt ist. Es werden ca. 600—700 Erwerbslose dabei beschäftigt werden, und die drei neuen Schleusenbauten zu Dausenau, Nassau und Diez werden in den gleichen Ausmaßen erbaut werden wie die schon vorhandenen aus der Regulierung von 1844 (für Fahrzeuge von 32 m Länge, 5 m Breite und 1 m Tiefgang). / Sobald diese erste Baustrecke vollendet sein wird, soll an den Fortbau nach Gießen hin herangetreten werden.

Vom Mittellandkanal. Der Provinzial-Ausschuß Sachsen erklärte sich in der vor kurzem in Pfafferode bei Mühlhausen in Thüringen stattgefundenen Sitzung damit einverstanden, auf Grund der Ermächtigung des Provinzial-Landtages dem Lande Preußen gegenüber innerhalb des Rahmens der Provinzial-Landtagsbeschlüsse für den Mittellandkanal die geforderten Garantien zu übernehmen und faßte folgende Entschließung: „Der Provinzial-Ausschuß Sachsen richtet an die Staats- und Reichsregierung die Bitte, im Hinblick auf die in den Kanalgebieten herrschende große Erwerbslosigkeit die Bauausführung soweit als irgend möglich zu beschleunigen. Die große schöpferische Leistung, die durch die Vollendung des Mittellandkanals und seiner Nebenanschlüsse erreicht wird, darf nicht durch Gegensätzlichkeiten der Instanzen verzögert werden.“ / Diese Bitte richtet sich vor allem an Preußen, das dem Staatsvertrag noch nicht zugestimmt hat.

Das Staubecken von Ottmachau. Anknüpfend an die Eingaben der Industrie- und Handelskammer zu Breslau und des Schlesischen Odervereins an die zuständigen Reichs- und Landesbehörden — siehe „Z. f. B.“ Nr. 8, S. 326/327 —, ist die Industrie- und Handelskammer zu Berlin in einer Eingabe

an den Herrn Reichskanzler vom 26. August 1926 „als Vertretung des großen Zentrums der Industrie und des Handels, welches den Güteraustausch mit den Landen am Oderstrom zu den wesentlichen Bedingungen seines wirtschaftlichen Lebens von jeher gezählt hat und noch heute zählt, den Ausführungen der vorgenannten Eingaben im vollen Umfang beigetreten. In der Eingabe der Industrie- und Handelskammer Berlin heißt es weiter: „Wir bitten auch unsererseits, jenen ersten und grundlegenden Schritt zur Verbesserung der Oderwasserstraße ungesäumt zu tun, als welcher der Bau des Beckens bei Ottmachau nach sorgfältigen Studien der berufenen Wasserbautechniker allgemein anerkannt worden ist. Weitere Verbesserungen, namentlich auch des mittleren Teiles der mit so vielen Mängeln behafteten Oderwasserstraße, werden sich anschließen müssen. Auch uns erscheint es unmöglich, daß die Arbeiten am Mittellandkanal gemäß dem Arbeitsbeschaffungsprogramm nun endlich durchgeführt, diejenigen an der Oder aber, insbesondere an dem Ottmachauer Becken, zurückgestellt werden sollten; das gesamte norddeutsche Wasserstraßenbauprogramm erscheint uns in technischer und wirtschaftspolitischer Beziehung als Einheit, die nicht zerrissen werden darf." Bekanntlich hat sich das Kabinett grundsätzlich bereits für die Inangriffnahme der Arbeiten am Ottmacheuer Staubecken ausgesprochen, so daß die Arbeiten in Angriff genommen werden konnten.

Deutsch-polnische Besprechungen. Eine Breslauer Zeitung brachte dieser Tage eine Nachricht über die angebliche Anwesenheit des Reichsverkehrsministers in Cosel-Oderhafen. Die Nachricht ist irrtümlich. Zu Verhandlungen über die Verwaltung (nicht den Ausbau) der deutsch-polnischen Grenzstrecke der Oder war am 17. bis 19. August eine deutsch-polnische Kommission in Oppeln und Cosel, und zwar unter Führung des dem Auswärtigen Amte angehörenden Kommissars für die deutsch-polnischen Grenzverhandlungen, Gesandten und bevollmächtigten Minister Dr. Eckardt. Die polnische Delegation stand unter Führung des Delegierten für die deutsch-polnischen Verhandlungen v. Koczorowski und des Ministerialdirektors v. Konopka. Alle an die Anwesenheit eines Reichsministers in Cosel geknüpften Folgerungen beruhen daher auf Irrtum.

Eröffnung des Insterburger Hafens. Am 17. September 1926 erfolgte die feierliche Eröffnung des Insterburger Hafens und damit die Wiederherstellung der alten Schiffahrtsstraße Königsberg—Insterburg, die seit vielen Jahren ihre frühere Bedeutung infolge Versandung eingebüßt hatte. Gleichzeitig ist auch eine dreischienige Hafenbahn fertiggestellt worden, die dem Güterumschlag dienen wird. / Der Hafen, der von der Stadt Insterburg angelegt worden ist, befindet sich am Ende des Stichkanals Bubainen—Insterburg. Er ist so eingerichtet, daß er zwölf Schiffen bis zu 250 t Liege- und Verkehrsmöglichkeiten bietet und außerdem durch moderne Speicher- und Krananlage allen Anforderungen entspricht. / Mit Rücksicht auf die große Bedeutung des neuen Verkehrsweges für die Stadt Insterburg und das gesamte sie umgebende Wirtschaftsgebiet, haben die städtischen Körperschaften den Tag der Eröffnung des Hafens durch eine besondere Feier begangen. / Mit der endgültigen Aufnahme des regelmäßigen Schiffsverkehrs Königsberg—Insterburg wird wohl erst in der kommenden Schiffahrtssaison gerechnet werden können. Es sind noch einige letzte Schwierigkeiten zu beseitigen. Anläßlich der Einweihung des Insterburger Hafens expedierte die Firma Robert Meyhöfer, Königsberg den Dampfer „Herta" mit Ladung nach Insterburg. Das Schiff, das nur 80 cm Tiefgang hatte, kam infolge des noch nicht vollkommen regulierten Wasserstandes unterwegs wiederholt fest und konnte sich nur durch Ankerausbringen über die flachen Stellen herüberhieven. Die Schiffahrt ist außerdem verschiedentlich durch Steine erschwert.

Regulierung der Krummen Gilge. Die in diesem Jahr in Angriff genommenen Regulierungsarbeiten der Krummen Gilge kommen den Jahrzehnte alten Forderungen der Königsberger Kaufmannschaft entgegen. Die Krumme Gilge ist ein stark gekrümmtes und sehr schmales Stück der Wasserstraße von dem Memelstrom nach Königsberg. Bei Sköpen befindet sich die schmalste Stelle mit reißender Strömung, an der seit Jahren Schleppzüge und Flöße mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Ein Jahr vor dem Kriege hatte man deshalb schon die Höchstbreite der Flöße durch Polizeiverordnung beschränkt, wodurch naturgemäß die Floßtransporte nach Königsberg verteuert wurden. In diesem Jahr ist nunmehr der Ausbau der Krummen Gilge in Angriff genommen worden. Das schlimmste Stück wird durch einen Durchstich beseitigt, der mit einem Kostenaufwand von 300 000 M. verbunden ist. Nach dessen Fertigstellung und nach Ausführung kleinerer Arbeiten wird dann die Wasserstraße vom Memelstrom nach Königsberg endlich die volle Leistungsfähigkeit haben, die die anderen Teile dieser Wasserstraße schon immer aufzuweisen hatten. Man rechnet damit, daß der Ausbau der Krummen Gilge noch in diesem Jahre fertiggestellt wird.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der Ausbau der Binnenwasserstraße zwischen Antwerpen und Paris. In Frankreich ist das Projekt aufgetaucht, den Kanal von St. Quentin so auszubauen, daß er als Verbindungsweg von der untern Schelde nach der Oise und Seine für 350 t-Schiffe befahrbar gemacht wird. Das soll dadurch geschehen, daß das Teilstück zwischen Etrun und Janville so vertieft wird, daß die Kähne auf einen Tiefgang von 2,20 m abgeladen werden können. Auf dem Kanal St. Quentin ist heute die flämische Penische im Gebrauch mit einer Länge von 38,50 m, einer Breite von 5 00 m und einem Tiefgang von 1,80 m. Jeder Zentimeter, um den mehr abgeladen wird, bedeutet eine Vermehrung der Last um 1,8 t und, da die Konstruktion der Kähne eine Erhöhung des Tiefganges um 40 cm zuläßt, können die Kähne bis auf eine Belastung von 350 t gebracht werden, während die bisherige Höchstbelastung nur 280 t betrug. Da auf der Seine und Oise und auf einem Teile der Kanäle im Dep. Nord und im Pas-de-Calais die nötige Tiefe für einen Tiefgang von 2,20 m bereits vorhanden ist oder es demnächst sein wird, so wird die Vertiefung des Kanals von St. Quentin eine durchgehende Wasserstraße für Schiffe von 350 t von der Schelde zu den Industriegebieten von Carai, St. Quentin, la fere, Chauny, Compiegne, Creil etc. schaffen. Mit anderen Worten: es wird möglich sein, mit dem gleichen Schiffsmaterial, mit welchem 1913 rund 8 Millionen Tonnen Güter auf dem Kanal von St. Quentin befördert wurden, nunmehr 10 Millionen Tonnen zu befördern. Die Auslagen für die Vertiefung sind auf 24 Milionen Frs. veranschlagt, wovon 18,2 Mill. Frs. auf den Ausbau des Kanals von St. Quentin und 1,1 Mill. Frs. auf den Ausbau der Schelde entfallen.
(Deutsche Schiffahrt Nr. 18, vom 15. September 1926.)

Ausbau des belgischen Wasserstraßennetzes. Die belgische Regierung hat beschlossen, eine Spezialkommission mit dem Studium der großen öffentlichen Arbeiten, die in den Provinzen Antwerpen, Limburg und Lüttich geplant werden, zu betrauen. / Diese wird sich aus den Gouverneuren der Provinzen Antwerpen, Limburg und Lüttich, den Bürgermeistern von Antwerpen und Lüttich, hohen Beamten der Administration des Ponts et Chaussees und aus für die in Frage stehenden Gebiete kompetenten Universitätsprofessoren zusammensetzen. Unter dem Vorsitz der vorgenannten Gouverneure sollen drei Unterkommissionen geschaffen werden. Die Kommissionen werden sich vor allem mit den geplanten Kanalbauten und der Auswertung des linken Scheldeufers bei Antwerpen zu befassen haben. / Es steht bereits fest, daß die belgischen Staatsfinanzen nur zum geringen Teil zu diesen Arbeiten herangezogen werden sollen und deren Hauptlasten von den interessierten Städten und Wirtschaftskreisen aufzubringen sein werden. / Die Antwerpener Tagespresse befürchtet, daß die in Frage stehenden Projekte infolge der vorzunehmenden Untersuchungen und Verhandlungen in weitere Ferne gerückt sind und sieht den Arbeiten der Kommission skeptisch entgegen.

Oberschlesische Kohlentransporte. Laut „Jurjer Poznanski" Nr. 348 vom 31. Juli ist die Verladung von Exportkohle auch auf Hohenholm bei Bromberg (Kapuscika Male p. Bydgoszcz) ausgedehnt worden. Der Bromberger Lloyd (Lloyd Bydgoski T. A.) besitzt dort einen eigenen Umschlagshafen mit Gleisanschluß. Es können 5 Kähne zu gleicher Zeit beladen werden. Am 22. Juli d. Js. sollen 60 Waggons im Gesamtgewicht von 1 530 t und am Tage darauf 94 Waggons von 1 787 t verladen worden sein. Die Transporte gehen nach Danzig, wo sie unmittelbar in die Kohlenschiffe überholt werden.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die Einführung der Aktien der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an der Berliner

Börse scheint grundsätzliche Bedeutung zu haben. Die österreichische Gesellschaft ist in der Ausdehnung ihrer Linien das größte einheitliche Verkehrsunternehmen im Südosten des Kontinents. Die Majorität der Aktien befindet sich bei starker englischer Beteiligung in österreichischem Besitz; eine deutsche Beteiligung, wie sie die Folge der Einführung in Berlin sein kann, dürfte aber eine Beeinflussung der Tarifpolitik in deutschem Sinne nach sich ziehen. — Am 19. September findet eine Sitzung zur endgültigen Regelung der Finanzierung des Hafenbauprojekts für Krems (Niederösterreich) statt. Das generelle Projekt, welches von Ingenieur Erben verfaßt worden ist, hat man auf der Baseler Ausstellung zu sehen Gelegenheit gehabt. Sobald die Finanzierung sichergestellt ist, kann binnen kurzer Zeit das behördlich genehmigte Detailprojekt vorliegen. Es wird in engem Zusammenhang mit einem neuen innerösterreichischen Bahnprojekt stehen, welches mit Einschaltung des Umschlagplatzes Krems die kürzeste Verbindung von Triest mit der Tschechoslowakei ergibt. Der Kremser Donauhafen wird dann ein besonders wichtiger Umschlagsplatz für die Wasserstraße Rhein—Main—Donau werden. / Die Krise in der tschechoslowakischen Oderschiffahrt hat nach dem Eingreifen des Staates nun eine neue Wendung genommen; die Witkowitzer Werke haben nämlich ihre Beteiligung an der Oder-Schiffahrtsgesellschaft, die erst vor kurzem gekündigt worden ist, wieder angemeldet. / Der jetzt vorliegende Jahresbericht der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. weist einen Reingewinn von 428,485,000 Kronen aus und betont die ungünstige Lage der Donau- und Theißschiffahrt im allgemeinen und der ungarischen Schiffahrt im besonderen. Im allgemeinen wird die Situation durch die wirtschaftliche Stagnation in den Uferstaaten erschwert, welche auf den Warenaustausch und den Passagierverkehr lähmend wirkt. Dazu kommt die scharfe Konkurrenz der Bahnen untereinander, wodurch auch die Tarifangelegenheiten der Binnenschiffahrt sehr ungünstig beeinflußt werden. Im besonderen wird die Lage der ungarischen Schiffahrt erschwert durch die nur in Papierkronen erfolgende und somit wertlos gewordene Subventionierung, durch die Verluste im Passagier-, insbesondere im Lokal- und Ueberfuhrverkehr, den die Gesellschaft aufrecht zu erhalten gezwungen ist, ferner durch die vollständige Ablenkung des jugoslawischen Getreideexports nach der unteren Donau, weiter durch die Unmöglichkeit, in Jugoslawien und Rumänien einen Kabotageverkehr einzurichten oder auch nur eigene Landungsanlagen in den Häfen dieser Staaten zu errichten. Schließlich leidet die ungarische Gesellschaft natürlich schwer unter dem Nachkriegsverlust zahlreicher Fahrzeuge, welche der amerikanische Schiedsrichter Jugoslawien, Rumänien und Frankreich zugesprochen hat, ohne daß der ungarische Staat die Gesellschaft bisher ihren Entgang ersetzt hätte. Mit 77 Dampfern, 2 Motorschiffen und 208 Schleppern (wozu noch 110 Pontons, Werkstättenschiffe etc. kommen) hat die Gesellschaft auf der Donau zwischen Regensburg (Passau—Wien—Preßburg—Budapest) und Mohács, auf Teilstrecken der Donau und auf der Theiß zwischen Szolnok und Szegedin den regelmäßigen Verkehr aufrecht erhalten. Bei 4992 Fahrten im abgelaufenen Berichtsjahr, wovon 3 084 Fahrten auf Personendampfer entfielen, betrug die Zahl der Fahrstunden 94 397 mit umgerechneten Manipulkations-Dampfhaltungs- und Reservefeuerungsstunden 107 753 Stunden. Die Länge der von den Dampfern zurückgelegten Strecken ergab 845 477 km, hiervon 16 317 km ohne Anhang, beziehungsweise ohne Ladung. Die Schlepper legten 1 751 802 km zurück, davon ohne Ladung 666 802 km. Die Zahl der absolvierten Personenkilometer belief sich auf fast 45 Millionen, die der Tonnenkilometer auf 356 Millionen. / In Jugoslawien macht sich die Absicht bemerkbar, wie aus dem Monatsbericht der Kroatischen Escomptebank hervorgeht, die Getreideausfuhr ab Braila nicht mehr den rumänischen Exporteuren zu überlassen. Diese besorgen bisher die Verfrachtung auf ihre Rechnung und damit zu ihrem Vorteil, während es naturgemäß im Interesse des jugoslawischen Exporteurs gelegen wäre, daß er mit Ausschaltung des rumänischen Handels selbst in Braila Verladeraum aufnehmen würde. / Der Getreideexport Rumäniens leidet nach wie vor an der argen Desorganisation der Verkehrsverhältnisse. Es fehlt immer noch genügendes rollendes Material, um die Fracht an die Donauhäfen zu schaffen. Heute noch lagern recht erhebliche Vorräte von der vorigen Maisernte nur einige Stunden weit von den Donauhäfen, ohne daß es möglich wäre, die Transportmittel zu erhalten, um die Vorräte weiterzuschaffen. — Andererseits aber wird der Holzausfuhr so große Bedeutung beigelegt, daß sich die Regierung von einer Förderung dieses Exports nichts weniger verspricht als die Möglichkeit zu einer endgültigen Stabilisierung der rumänischen Währung! Im Lande stehen heute 90 000 Waggon Kohle im Werte von mehr als vier Millionen Lei zur Ausfuhr bereit, davon sind schon 25 000 Waggons im Donauhafen Galatz eingetroffen. Es ist aber sehr fraglich, ob sich auf den europäischen und überseeischen Märkten hinreichende Aufnahmefähigkeit für einen so sehr forcierten Holzexport Rumäniens zeigen wird. — Um die ungünstige allgemeine Lage des Außenhandels und die der Donauhäfen im besonderen zu verbessern, hat der rumänische Ministerrat beschlossen, die viel angefeindeten Exportabgaben, Taxen und Surtaxen allmählich abzubauen. — Weniger greifbar als dieser nützliche Entschluß ist das rumänisch-polnische Projekt der Erbauung eines Binnenschiffahrtsweges zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer. Der Plan ist nicht neu und hat schon seinerzeit der Regierung der österreichischen Monarchie vorgelegen. Die Grundzüge sind die folgenden: Ausbau der schiffbaren Weichsel von Danzig stromaufwärts bis Sandomir, Schiffbarmachung des San von seiner Mündung in die Weichsel bei Sandomir bis Jaroslau, Erbauung eines Schiffahrtskanals von Jaroslau bis an den Dnjestr bei Sambor, Schiffbarmachung des Dnjestr bis ungefähr an die polnisch-rumänische Grenze, Erbauung eines Schiffahrtskanals von hier an den Pruth bei Czernowitz und schließlich Ausbau der schiffbaren Pruth von Czernowitz bis zu seiner Mündung in die Donau unterhalb Galatz. Das wäre also gewissermaßen eine östliche Konkurrenz zum Rhein—Main—Donaukanal. Wie sehr man sich an der rumänischen Donau auch für dieses großzügige Wasserstraßenprojekt erwärmt, scheint doch die Finanzlage der beiden Staaten, die hier in Betracht kommen, keine Aussicht für eine rasche Verwirklichung des Planes zu bieten.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die (österreichische) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (D. D. S. G.), die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Königlich-Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft haben in Regensburg Verhandlungen mit dem wichtigen Ziele abgehalten, den gesamten Schiffspark im Gemeinschaftsverkehr auf der Donau zu verbinden. Da die Verhandlungen zu einem günstigen Ergebnis führten, wurde bereits am 1. Oktober d. Js. der Gemeinschaftsverkehr aufgenommen. Auf diese Art ist ein aus ungefähr 145 Dampfern und 680 Schleppern bestehender Schiffspark in einer Hand vereinigt. Von den regelmäßig die obere Donau befahrenden Gesellschaften bleiben somit der Bayerische Lloyd, die Tschechoslowakische Staatliche Donauschiffahrt und die Flußschiffahrt S. H. S. außerhalb des Gemeinschaftsverkehrs. / Die vor kurzem erfolgte Kurssteigerung der Aktien der D. D. S. G. wird einerseits auf die Fortschritte im Bau des Rhein—Main—Donau-Kanals zurückgeführt, der eine erhebliche Verstärkung des Personen- und Frachtenverkehrs auf der Donau mit sich bringen wird, andererseits auf die erhöhte Ergiebigkeit der eigenen Kohlenproduktion der Gesellschaft. — In den letzten Jahren hat an und für sich der Verkehr auf der österreichischen Donaustrecke erheblich zugenommen. Aus der von Dr. A. Hobelsperger veröffentlichten Statistik ergibt sich, daß sich der Donauverkehr in Warentonnen in den heute zur Republik Oesterreich zählenden Häfen im Jahre 1900 auf 1 768 000 t belaufen hat, im Jahre 1912 auf 2 692 000 t; nach dem Stillstand in den ersten Nachkriegsjahren folgte 1922 ein Verkehr von 875 000 t, 1923 von 989 000 t und 1924 von bereits 1 106 000 t, wobei lediglich Ein- und Ausladungen und nicht die Durchfuhr in Betracht gezogen werden. Im Jahre 1925 hat sich die wieder ansteigende Tendenz noch deutlicher fortgesetzt, sodaß ungefähr die Hälfte der Verkehrsziffer des Rekordjahres 1912 erreicht ist. Der Einbeziehung der österreichischen Stromstrecke in den mit dem Rhein—Main—Donau-Kanal vorgesehenen Großschiffahrtsverkehr stehen aber noch einige Hindernisse interner Art im Wege, das Kachlet bei Aschach und der Strudel bei Grein; es wird erheblichen Kapitalsaufwand bedürfen, um diese Stromstufen für die Großschiffahrt fahrbar zu machen. Doch ist diese Angelegenheit nun wohl schon spruchreif geworden. Ueberdies bildet das starke Gefälle der österreichischen Donau mit ihrem Gebirgsflußcharakter auch eine erhebliche Erschwerung der Großschiffahrt. Vor allem wird ja dadurch die Bergfahrt stark verteuert. — Obwohl das sommerliche Hochwasser den Wiener Hochwasserschutz als ausreichend gekennzeichnet hat, ist eine Verbesserung grundlegender Art geplant; damit gemeinsam soll die Errichtung eines als Kanal geplanten Hafens für Floridsdorf gehen. Floridsdorf ist der große, durch den Strom von der übrigen Stadt

abgetrennte XXI. Bezirk von Wien. — Eine sehr erhebliche Belebung des Donauverkehrs bewirkte die Wiener Messe. Die Schiffswerft Linz und die Ganz-Danubinswerft in Budapest stellten Schiffsmotoren auf dieser großen Musterschau aus. / Der von der Tschechoslowakei geplante Donau—Oder-Kanal wird von der Donau bei Theben nächst Preßburg abgehen und bei Kosel, also auf deutschem Gebiet, die Oder erreichen. Auf diese Art wird das Hinterland von Stettin eine bedeutende Vertiefung erfahren. / Der große Freihafen Ungarns, der bei Budapest gebaut wird, geht seiner Vollendung entgegen. Die Magazinsanlagen werden eine Fläche von fast 250 ha bedecken, die Wasseroberfläche wird 15 ha betragen, die Mindesttiefe 2,60 m. / Der Jahresbericht der Königl. Bulgarischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft „Dunav" schließt mit Verlust ab. — Die Messe in dem verhältnismäßig wichtigen bulgarischen Donauhafen Widdin erlebte einen besonders regen Verkehr. / Rumänien hat nach Abschluß des Freundschaftspaktes Handelsvertragsverhandlungen mit Italien begonnen, auf die man große Erwartungen setzt. — Die Frachttarife der rumänischen Bahnen wurden außerordentlich stark erhöht, und zwar um 35 bis 60 % — Die rumänische Weizenernte hat die auf sie gesetzten Erwartungen übertroffen. Die Petroleumausfuhr ist erheblich gestiegen. Aus diesen Gründen hat sich die im Vorjahr passiv gewesene Handelsbilanz aktiv gestaltet. Dem rumänischen Export droht aber ebenso wie im Vorjahr oder noch mehr als im Vorjahr eine geradezu katastrophale Gefahr durch die Verhältnisse in der Sulinamündung. Während des Sommers ist die Fahrwassertiefe auf 20 bis 22 Fuß geblieben, seit Anfang des Monats September ist der Wasserstand rapid gefallen. Im Augenblick der Abfassung dieses Berichtes liegen die Verhältnisse hier bereits derart trostlos, daß die englischen Reedereien beschlossen haben, ihre Schiffe nicht mehr in die Donaumündung einlaufen zu lassen, sie nicht mehr bis Braila sondern nur mehr bis Konstanza zu schicken. Die Folgen der Versandung, der die rumänische Regierung und die Europäische Donaukommission wehrlos gegenüberstehen, sind unabsehbar. Man hat ja bereits im Vorjahr feststellen können, was die Lähmung des Hafenverkehrs von Braila für die rumänische Volkswirtschaft bedeutet. Diesmal scheint, wenn die Anzeichen nicht trügen, die Versandung bezw. das Fallen des Wasserstandes noch viel rascher vor sich zu gehen. Es fehlt im Lande an rollendem Material, um die Ausfuhrgüter in entsprechender Zeit und Quantität auf dem Landweg nach Konstanza zu bringen. Die Bereitstellung eines anderen, der Versandung weniger ausgesetzten Schiffahrtsweges, sei es nun der Chilia- oder der St. Georgsarm, wird auf jeden Fall viele Jahre dauern. Dr. F. W.

Zum Projekt des Donau—Theiß-Kanals. Nach einer Meldung der Rhein—Main—Donau-A.-G. hat sich vor kurzem eine ungarische Gruppe unter Führung des Grafen Szapary wegen der von ihr geplanten, seit langer Zeit erörterten Verbindung von Donau und Theiß an die Rhine—Maine—Danube Co., Limited in London gewandt, um hierdurch Verbindung mit englisch-amerikanischen Finanzkreisen zu erhalten. Diese hat ihrerseits die Rhein—Main—Donau-A.-G. als ihre Stammgesellschaft um eine gutachtliche Aeußerung über den vorliegenden Allgemeinentwurf angegangen. Die Rhein—Main—Donau-A.-G. hat hierauf eine technische Prüfung der vorgelegten Entwurfsunterlagen vorgenommen, ohne zu den finanziellen und wirtschaftlichen Fragen des Unternehmens, die der Beurteilung der ungarischen Regierung zu unterstellen sind, Stellung zu nehmen. / Ungarischen Blättermeldungen zufolge werden die Baukosten des Kanals einschließlich der Kosten für die hydroelektrischen Kraftanlagen, eine elektrische Bahn sowie die Entwässerungs- und Berieselungs-Einrichtungen auf rund 200 Mill. Goldkronen veranschlagt. Der Schiffahrtskanal, der eine Länge von 134 km besitzen soll, würde zwischen Dunaharassti und Taksony von der Donau ausgehen und bei Csongrád in die Theiß einmünden. Der größte Teil der Höhendifferenz von 22 Meter zwischen Donau und Theiß soll im Wege der Errichtung einer hydroelektrischen Kraftanlage zur Entwicklung einer etwa 30 Millionen Hektowattstunden pro Jahr betragenden elektrischen Kraft ausgenützt werden. Ein kleinerer Teil dieser Kraftquelle würde zur Schifftraktion, sowie zum Betrieb einer elektrischen Bahn verwendet werden, während der größere Teil den Beleuchtungsbedarf der Städte der Umgebung befriedigen, sowie Fabrikanten und Industrieunternehmungen und landwirtschaftlichen Eisenbahnen elektrischen Strom liefern würde

Estnische Wasserbauprojekte. Die estnische Regierung wird im Parlament einen Entwurf über die Regulierung der estnischen Flüsse, über die Ausnützung der Wasserkräfte und über die Senkung des Peipus-Sees um 1 m einbringen. Es sollen zu diesem Zwecke Verhandlungen mit der Sowjet-Regierung angebahnt werden. Die erforderlichen Arbeiten zur Vertiefung der Narowa und des Ausbaues der Stromschnellen zwischen Omut und der Insel Werchowski werden auf 335 Millionen Mark budgetiert. Ein zweiter Regierungsentwurf sieht eine Senkung des Wasserspiegels von nur 30 cm vor, doch wird dieses Projekt von der estnischen Industrie als ungenügend angesehen.
(Schweizerische Wasserwirtschaft, Zürich, Nr. 9 vom 25. September 1926.)

Ein neuer russischer Hafen an der Luga-Mündung. Die Sowjetregierung hat die in der Nähe der estnischen Grenze liegende Luga-Mündung in letzter Zeit bis auf 16 Fuß vertieft und hat dadurch einen Hafen geschaffen, der für den russischen Holzexport von erheblicher Bedeutung werden wird. Der neue Hafen, der an Größe den von Leningrad übertreffen wird und bei dessen Lage auch im Winter länger mit offenem Wasser zu rechnen ist als in Leningrad, wird am 15. Oktober 1926 dem Verkehr übergeben werden. Binnen kurzem wird der neue Hafen auch Eisenbahnverbindung mit seinem Hinterland bekommen. Dr. H. B.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Zur Frage der Haftpflicht des Schiffseigners bei Unfällen. Bekanntlich ist die Schadenshaftung durch das Binnenschiffahrtsgesetz gegenüber den allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches in zweifacher Richtung abgeändert. Sie ist erweitert, insofern der Schiffseigner für Verschulden der Schiffsbesatzung schlechthin verantwortlich ist, ohne sich durch den Nachweis der sorgfältigen Auswahl oder der Entstehung des Schadens auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entlasten zu können. Sie ist eingeschränkt, insofern in den wichtigsten Fällen — insbesondere Nichterfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages oder allgemein eines auf das Verschulden der Schiffsbesatzung gegründeten Anspruchs der Schiffseigner nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht haftet. Die durch die Besonderheit des Betriebes gerechtfertigte Begrenzung des Risikos bedeutet für die Schiffahrttreibenden eine Lebensfrage, der Versuch, darüber hinaus sie mit ihrem ganzen Vermögen in Anspruch zu nehmen, eine schwere Gefahr. Es besteht die Eigentümlichkeit, daß zwar der selbst sein Schiff führende Eigner für durch nautische Versehen entstandene Schäden regelmäßig nur mit Schiff und Fracht haftet (§ 4 II BSchG.); führt jedoch ein Dritter das Schiff, so ist die Haftung des schuldhaft handelnden Eigners unbeschränkt (§ 4 II BSchG., §§ 823, 831 BGB.); die allgemeinen Vorschriften des BGB. finden Anwendung. / Einer der praktisch wichtigsten Fälle eigenen Verschuldens dürfte bei ungenügender Auswahl des Schiffspersonals vorliegen. Das Gesetz verlangt vom Schiffseigner zur Abwendung der Haftung den Nachweis der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bei der Auswahl oder den Nachweis, daß auch bei Anwendung dieser Sorgfalt der Schaden entstanden wäre. / Betreffs des Schiffsführers und Steuermannes war man bisher in märkischen Schiffahrtskreisen der Auffassung, daß der mehrjährige Besuch einer Schifferschule in Verbindung mit der Erteilung eines Lehrbriefes der Schifferinnung, eine mehrjährige praktische Erprobung, belegt durch Zeugnisse der früheren Dienstherren, zum Nachweise der Erfüllung der Sorgfaltspflicht genügen. / Die märkischen Reedereien mußten sich hierauf umsomehr verlassen, als ein amtlicher Befähigungsnachweis, ein Patent, in den märkischen Gewässern bis 1924 behördlich nicht verlangt und erteilt wurde. Erst die am 7. 10. 1924 in Kraft getretene Wasserpolizeiverordnung vom 15. 3. 1915 führte das Erfordernis eines vom Wasserbauamt ausgestellten Fahrscheines ein, zu dessen Erlangung das Bestehen einer Prüfung vor dem Wasserbauamt oder einer anderen zur Ausstellung derartiger Befähigungsnachweise berechtigten Behörde nachzuweisen ist (§ 62 VO.). Weiterhin ist bestimmt: „Diese Personen müssen zuverlässig und dürfen weder dem Trunke ergeben oder mit auffallenden körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sein." / Man möchte meinen, daß ein Lehrbrief in Verbindung mit guten Vorzeugnissen oder jetzt die Erlangung des Fahrscheins genügen, um einwandfrei eine Fahrlässigkeit des Schiffseigners bei der Auswahl zu verneinen. Mittelstein in seinem Handbuch des Handelsrechts Band 7, Seite 73 erklärt, daß bei Fehlen eines amtlichen

Befähigungsnachweises der Schiffseigner auf Zeugnisse und Erkundigungen beschränkt sein dürfte. Das Vorliegen eines amtlichen Erlaubnisscheines ist insbesondere im Automobilverkehr als ausreichend zum Nachweis der technischen Qualitäten angesehen worden (vgl. z. B. Reichsgericht, das Recht 1909 Nr. 2260). Anläßlich eines jetzt vom Kammergericht entschiedenen, noch nicht rechtskräftigen Falles müssen jedoch die Reedereien gewarnt werden, sich lediglich auf den Fahrschein oder auf die Zeugnisse und Lehrbriefe zu verlassen. In der dem Kammergericht vorliegenden Sache hatte ein Schiffsführer den Unfall verursacht, der drei Jahre als Schifferlehrling gelernt und den Lehrbrief erhalten hatte, daneben von einem Schiffseigner drei Jahre ausgebildet wurde, dann drei Jahre als Bootsmann, ein halbes Jahr als Schiffer und 2 Jahre als Steuermann bei einer großen Reederei tätig gewesen war. Alle seine Zeugnisse waren gut, im Kriege wurde er zum Gardepionierbattaillon ausgehoben. Nachdem er in dem Betriebe nach mehrjährigen Beobachtungen des Betriebsleiters und des Kapitäns sich als zuverlässig und erprobt erwiesen hatte, wurde ihm die Schiffsführung anvertraut. Nach dem Unfall stellte es sich heraus, daß er schwach, kurzsichtig und astmatisch war, ein Umstand, der weder dem Betreffenden selbst, noch der Umwelt jemals zum Bewußtsein gekommen war. Obwohl die ärztlichen Sachverständigen die Frage verneinten, daß die Kurzsichtigkeit an dem Unfall schuld gewesen sei, und eine Unfähigkeit zum Schiffsführer nicht anerkennen konnten, stellte sich das Kammergericht auf einen gegenteiligen Standpunkt; es mißbilligte das Gutachten der Schiffahrtssachverständigen, die ein ärztliches Attest im Normalfall für entbehrlich erklärten, weil bei praktischer Erprobung — insbesondere beim Navigieren — das Vorhandensein einer Kurzsichtigkeit sich ohne weiteres herausstellen müsse, zumal der Prüfling auch gefragt werde, ob er dies oder jenes in der Entfernung lesen könne. Ebenso lehnte das Kammergericht den Standpunkt der Wasserbauämter Berlin, Potsdam, Köpenick ab, die eine ärztliche Prüfung des Sehvermögens nicht vornehmen lassen, weil sie sich auf den Standpunkt stellen, daß bei der alljährlichen Probefahrt, die unter Aufsicht des Wasserpolizeibeamten vorgenommen wird, es sich leicht feststellen lasse, ob der Kapitän das genügende Sehvermögen besitzt. Nur wenn das Farbenunterscheidungsvermögen nicht ausreicht, wird nach Auskunft des Wasserbauamts Berlin vor Aushändigung des Prüfungszeugnisses Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses gefordert. Demgegenüber führt das Kammergericht aus: „Der Einwand des Beklagten, daß eine augenärztliche Untersuchung bei der Einstellung der Schiffsbemannung nicht üblich sei, und daß ihr deshalb nicht der Vorwurf gemacht werden könnte, sie habe die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt, ist unberechtigt. Sie hat zwar die Gutachten der Sachverständigen sowie die Auskünfte der Wasserbauämter für sich, die darin übereinstimmen, daß eine Prüfung der Schiffsleute auf ihre Sehkraft hin bei ihrer Anstellung nicht erfolge, der Anstellende sich vielmehr auf die ihm vorgelegten Zeugnisse verlassen könnte. Das kann aber mit Rücksicht auf die Sicherheit im Verkehr als eine genügende Sorgfalt zeigende Maßnahme nicht anerkannt werden. Angesichts des Umstandes, daß die Beklagte gewerbsmäßig den Personentransport in einem sehr belebten Fahrwasser betreibt und daß sich viele Tausende von Menschen ihren Schiffen und deren Führern anvertrauen, muß vielmehr verlangt werden, daß sie sich auch von der Tauglichkeit der Augen ihrer Leute durch fachärztliche Untersuchung überzeugt." Ob hier nicht eine Ueberspannung des Begriffs der nach den bisherigen Verkehrsanschauungen zu beobachtenden Sorgfalt vorliegt, wird das Reichsgericht nachzuprüfen haben. / Interessant ist, daß das Wasserbauamt Berlin einem Schiffsführer, der ein Auge verloren hatte, nach Einholung eines Attestes des Kreisarztes und Zustimmung des Handelsministers das Prüfungszeugnis nicht entzogen hat, nachdem durch praktische Fahrprüfung die Geeignetheit festgestellt war. / In jedem Fall werden die Reedereien, um sich nicht der Gefahr einer persönlichen Inanspruchnahme auszusetzen, fortan gut tun, ein fachärztliches Zeugnis einzuholen und sich weder auf den Fahrschein des Wasserbauamtes noch auf sonstige Zeugnisse zu verlassen.

Hochwasser und Schiffsmietenvertrag. Das Oberlandesgericht in Frankfurt a. M. fällte als letzte in Betracht kommende Instanz ein für die Schiffahrt und den Handel sehr bedeutsames Urteil, das erstinstanzliche Urteil des Neuwieder Landgerichts dadurch bestätigend. Tatbestand: Durch Vertrag hatte sich der Kläger verpflichtet, der Beklagten sein Schiff einschließlich Besatzung für eine Ladung vom Mittelrhein nach Rotterdam gegen Zahlung einer Vergütung je Tag und Tonne zur Verfügung zu stellen. Die Vergütung sollte mit dem Tage des Eintreffens des Schiffes an der Ladestelle beginnen und mit dem Tage des Leerwerdens an der Löschstelle endigen. Die Vergütung sollte für mindestens 15 Tage gezahlt werden. Der Kläger hat sein Schiff zur Verfügung gestellt. Infolge Hochwassers mußte die Beladung sieben Tage unterbrochen werden. Erst nachdem das Wasser gefallen war, konnte die Beladung beendet und die Reise ausgeführt werden. Der Kläger hat die Vergütung auch für die sieben Tage der Unterbrechung verlangt. Das Neuwieder Landesgericht und das Frankfurter Oberlandesgericht haben dem Anspruch des Klägers stattgegeben und die Beklagte verurteilt, die Vergütung für die sieben Tage der Unterbrechung auszuzahlen, nebst 10% Zinsen. Entscheidungsgründe: Die Parteien hatten vereinbart, daß die dem Kläger zukommende Vergütung tageweise berechnet werden sollte. Außerdem war vereinbart, daß die Miete mit dem Eintreffen an der Ladestelle beginnen und mit dem Tage des Leerwerdens an der Löschstelle enden sollte, und daß die Beklagte sämtliche Fahrtunkosten, Schlepplohn, Hafen-, Ufer- und Werftgebühren ab Ladestelle zu tragen habe. Mit dieser Bestimmung war völlig klar ausgedrückt worden, daß der Kläger die vereinbarte Tagesvergütung ohne alle Abzüge beansprucht. Von der Erwägung ausgehend, daß im Schiffahrtsverkehr Fahrthindernisse von längerer oder kürzerer Dauer zu den gewöhnlichen Erscheinungen zählen und aus den verschiedensten, von keiner Seite vertretbaren Ursachen eintreten können, z. B. in diesem Falle Hochwasser, mußte das Gericht zu dem Ergebnis kommen, daß der Kläger auch aus diesem nicht besonders erwähnten Anlaß keinen Abzug zulassen wollte. Die Verpflichtung der Beklagten zur Vergütung der Unterbrechungstage ergibt sich somit aus der Auslegung des Vertrages. Das Oberlandesgericht wies deshalb die Berufung des Beklagten zurück.

Die Bezahlung von Ueberstunden, Sonntags- und Nachtarbeit bei einem in Tagesmiete genommenen Kahn. Auf die Frage, ob ein Schiffahrtsbrauch dahin besteht, daß der Mieter eines in Tagesmiete genommenen Kahnes verpflichtet sei, die durch Sonntags- und Nachtarbeiten und Ueberstunden entstehenden tarifmäßigen Löhne und eine angemessene Vergütung für den Vermieter zu zahlen, hat die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel zu Duisburg-Ruhrort in einem Gutachten (Sch. B. 58 oe/C vom 3. 8. 1926) wie folgt geantwortet: „Ein feststehender Schiffahrtsbrauch besteht nicht, daß der Mieter eines in Tagesmiete genommenen Kahnes verpflichtet ist, die durch Sonntags- und Nachtarbeiten und Ueberstunden entstandenen tarifmäßigen Löhne und eine angemessene Vergütung für den Vermieter zu zahlen. Man kann es aber als schiffahrtsüblich ansehen, daß die tarifmäßigen Sondervergütungen an die Schiffsmannschaften dem Vermieter von dem Mieter zurückzuerstatten sind."

Polizeiliche Genehmigung und Wasserpachtverträge bei Errichtung von Verkehrsanlagen. Seit dem Uebergang der Wasserstraßen in das Eigentum des Reiches behauptet die Wasserstraßenverwaltung, sie sei Privateigentümer der Wasserstraßen und nimmt deshalb das Recht für sich in Anspruch, für die Benutzung der Gewässer Bezahlung zu fordern. Sie hat die Wasserbauämter angewiesen, die Genehmigung für die Errichtung von Verkehrs- und anderen Wasserbenutzungsanlagen von der vorherigen Anerkennung eines Wasserpachtvertrages abhängig zu machen. Wer nicht die Verpflichtung zur Zahlung von Wasserzins unterschreibt, bekommt den Bau einer neuen oder die Unterhaltung einer bestehenden Anlage nicht genehmigt. Im Prozeß einer Friedrichshagener Baufirma gegen den Fiskus hatte das Potsdamer Landgericht einen solchen erzwungenen Wasserzinsvertrag als eine gesetzlich zulässig vereinbarte Verpflichtung zur Erfüllung berechtigter Ansprüche des Fiskus angesehen, deren Anerkennung nicht durch Zwang erfolgt sei. Nun liegt ein neues Urteil vor, das vom Amtsgericht Potsdam ergangen ist, in welchem den Wasserbauämtern das Recht abgesprochen wird, die polizeiliche Genehmigung von der Anerkennung von Wasserzinsverträgen abhängig zu machen. Von Bedeutung ist dabei die Feststellung, daß die polizeiliche Befugnis nur Genehmigung ordnungsmäßiger oder Ablehnung ordnungswidriger Anlagen ist. Die Ausübung öffentlich-rechtlicher Polizeibefugnis ist von der Wahrnehmung der Rechte eines privaten Eigentümers, als welcher der Fiskus hier auftritt, zu trennen. Eine polizeiliche Genehmigung ist keine Erklärung eines Privateigentümers, durch welche die Benutzung seines Eigentums erlaubt wird. Der Fiskus, der sich auf die anerkannte Verpflichtung im Wasserzinsvertrage berief, wurde mit seiner Forderung auf Zahlung für Wasserzins für 1925 und 1926 abgewiesen und zur Rückzahlung des Wasserzinses für 1924 verurteilt. Das Urteil

lehnt auch Entschädigungsansprüche ab und zwar ausdrücklich auch solche für entstandenen Schaden. Es sagt nämlich, falls durch die Benutzung der Wasserfläche dem Beklagten (Fiskus) ein Schaden entstanden sein sollte, würde dies den Anspruch nicht berühren, weil ein Recht zu der vorgenommenen Benutzung der Wasserfläche gemäß § 26 W.G. besteht. Eine solche Feststellung berührt auch die Ansprüche der Fischerinnungen, die sich stets geschädigt fühlen, denn sie müssen ebenfalls die gesetzlich zulässige Wasserbenutzung dulden. (Urteil des Amtsgerichts Potsdam in Sachen des Ingenieur Leo Kölbing gegen den Fiskus, Aktenzeichen 5, G. 392/26.)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (Heft 6, Seite 253) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Aktiengesellschaft „Weser", Bremen 13.
2. Deutscher Verkehrsbund, Sitz Berlin, Reichsabteilung: Binnenschiffahrts-, Flößerei- und Wasserbaupersonal, Berlin SO 16, Michaelkirchplatz 1.
3. Elster — Saale - Kanalverein zu Leipzig, Plauensche Straße 13, II.
4. Eschweiler Bergwerks-Verein, Kohlscheid, Kreis Aachen.
5. Habermann & Guckes-Liboldt A.-G., Bauunternehmung, Berlin W 8, Unter den Linden 17/18.
6. Industrie- und Handelskammer Aachen, Aachen, Hindenburgstraße 6.
7. Magistrat Leopoldshall, Leopoldshall, Post Staßfurt.
8. Mecklenburgischer Kanal-Verein, Rostock i. M., St. Georgstraße 14.
9. Stadt Mülheim a. d. Ruhr.

Einzelmitglieder:

1. Arens, Martin, Reg.-Baumeister a. D., Niederfinow.
2. Bestmann, Hermann, Spedition—Schiffahrt, Hamburg 8, Dovenfleth 51.
3. Burmester, Heinrich, Dipl. Volkswirt, Berlin NW 40, Kirchstraße 6, II 1.
4. Dilla, Günter, i. H. Kohlen- und Brikett-Kontor, G. m. b. H., Direktor, Fürstenberg/Oder.
5. Gurnik, Georg, Dr. phil., Ing., Direktor, Bln.-Lichterfelde, Kommandantenstraße 24.
6. Hasselmann, Dr. Fr., Hamburg 11, Adolphsplatz 2.
7. Heinß, Verwaltungsdirektor der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Potsdam.
8. Kaminski, Franz, Fabrikdir., Hameln a. W., Werftstraße.
9. Koch, Gustav Adolf, Dipl.-Ing., Maschinenfabrik, Hamburg 39, Flüggestraße 39.
10. Leonhardt, A., Mitglied des Brandenburgischen Provinziallandtages, Fürstenberg/Oder.
11. Loening, Dr. (Abteilungsleiter des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, Berlin W), Berlin-Lankwitz, Kurfürstenstraße 14.
12. Löwigt, Bürgermeister, Lübeck, Rathaus.
13. Naethe, Konrad, Spandau, Jägerstraße 41.
14. Neuhäuser, J. L., Direktor der Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen, Holzpforte 10.
15. Piontek, Landeshauptmann von Oberschlesien, Ratibor.
16. Quaatz, Dr., Geh. Reg.-Rat, Rechtsanwalt, M. d. R., Berlin W 10, Hohenzollerstraße 1.
17. Rosenkranz, Alois, Ing., Professor a. d. Deutschen Technischen Hochschule Prag, Prag XVI (Smichow), Elisky Peskooe.
18. Sievers, Friedrich, Reg.-Baumeister, Fürstenberg/Oder, Bollwerk 15a.
19. Silverberg, Dr. jur. Paul, Generaldirektor der Rheinischen A.-G. für Braunkohlen- und Brikettfabrikation, Köln, Kaiser-Friedrich-Ufer 55.
20. Treutler, P., Bergwerksdir. a. D., Aachen, Theresienstr. 6.
21. Weinmann, Ed. I., Kohlengroßhandlung, Außig a. Elbe, Bahnhofsplatz.
22. Wüstenhöfer, Franz, Generaldirektor, Essen-Borbeck.

Wasserstraßenjahrbuch 1925/26. Vorzugsangebot. Im Interesse einer möglichst weiten Verbreitung des Wasserstraßenjahrbuches 1925/26 hat sich der Richard-Pflaum-Verlag entgegenkommenderweise bereit erklärt, den Mitgliedern des Zentral-Vereins und Abonnenten der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" das Jahrbuch zum Vorzugspreise von RM. 7.— abzugeben, sofern die Bestellung über die Geschäftsstelle des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 40, Herwarthstraße 3a, II, erfolgt.

Am 16. August 1926 verstarb im Alter von 44 Jahren der Geschäftsführer des Rhein — Schelde-Kanal-Vereins, Herr Oberingenieur **Max Valentin,** seit Mai 1924 Mitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

*

Am 27. August 1926 verschied der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer Mainz, Herr Geh. Kommerzienrat **Max Bamberger.** Der Verstorbene hat mit großem Erfolge die Belange der Wirtschaft im allgemeinen und insbesondere diejenigen Hessens in vielen Körperschaften vertreten, u. a. dem Reichseisenbahnrat, dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten bei der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Reichsbahn, dem Verwaltungsrat der Deutschen Reichspost usw.

*

Die Niedersächsische Verfrachtungs G. m. b. H. betrauert den Verlust ihres am 7. September 1926 verstorbenen Geschäftsführers, des Herrn **Paul Leonhardt.**

*

Der Dyckerhoff & Widmann Aktiengesellschaft wurde am 30. September 1926 der Vorsitzende des Vorstandes, Herr Dipl. Ing. **Ernst Dyckerhoff,** Ehrensenator der Technischen Hochschule zu Darmstadt, im 50. Lebensjahre durch den Tod entrissen.

*

Der Zentral-Verein wird den Verstorbenen, die teils persönlich, teils durch ihre Gesellschaft dem Zentral-Verein nahestanden, ein treues Gedenken bewahren.

Oder-Bund, Breslau. Der Ausschuß des Oderbundes, der sich aus Vertretern des Schlesischen Odervereins, Brandenburgischen Odervereins, und Pommerschen Binnenschiffahrtsvereins zusammensetzt, tagte erstmalig am 27. August cr. im Sitzungssaal der Industrie- und Handelskammer Breslau, nachdem mit dem Ausscheiden des bisherigen 1. Vorsitzenden, Herrn Oberbürgermeister Dr. Trautmann, Frankfurt a. d. Oder, Herr Direktor Graetz, von der Dampfschiffs-Rhederei Emanuel Friedlaender & Co., im Frühjahr d. Js. zum 1. Vorsitzenden gewählt und der Sitz nach Breslau verlegt worden war. / Abgesehen von der Erledigung verschiedener geschäftlicher Angelegenheiten, die mit der Verlegung nach Breslau im Zusammenhang stehen, umfaßte die Tagesordnung folgende Punkte:

1. Wasserstraßenbauten im Rahmen der produktiven Erwerbslosenfürsorge.

Der Ausschuß nahm von dem Vorgehen der ostdeutschen, insbesondere der schlesischen Wirtschaft gegen das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung Kenntnis und stellte mit Genugtuung fest, daß der Bau des Staubeckens von Ottmachau nachträglich noch auf das Regierungsprogramm gesetzt worden ist. Er beschloß einstimmig die Regierung zu ersuchen, mit den Arbeiten umgehend, d. h. noch in diesem Herbst, zu beginnen. Gleichzeitig beschloß er, der Regierung nahezulegen, daß die Vorarbeiten für den Ausbau des Klodnitz-Kanals zu einer Großschiffahrtsstraße ebenfalls unverzüglich in die Hand genommen werden, damit die oberschlesische Industrie gleichzeitig mit der Vollendung des Mittellandkanals und des Staubeckens von Ottmachau durch eine Groß-Verkehrs-Wasserstraße die Konkurrenz mit dem Westen aufzunehmen in der Lage ist.

2. Reichswasserstraßenverwaltung.

An Hand der vom Reichsverkehrsminister am 24. Juli d. J. herausgegebenen Denkschrift (Nr. 16) über die Reichswasserstraßenbehörden stellte sich der überwiegend größte Teil der Ausschußmitglieder auf den Standpunkt, daß — nachdem durch den § 97 der Reichsverfassung unzweideutig be-

stimmt worden ist, daß die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in Eigentum und Verwaltung des Reiches zu übernehmen sind, und nachdem die Entscheidung des Reichsgerichtshofes die Auffassung des Reiches gegenüber der Ansicht der Länder in vollem Umfange bestätigt hat — die Regierung mit der Einrichtung reichseigener Behörden auch in der Mittel- und Unterinstanz nun nicht länger zögern solle. / Der Ausschuß teilt in dieser Hinsicht vollkommen die seit Jahren bestehende Auffassung des Reichsausschusses der deutschen Binnenschiffahrt und den auch kürzlich gefaßten Beschluß des Reichsverbandes der deutschen Industrie.

3. Tarifgestaltung auf den westdeutschen Kanälen im Vergleich mit den Abgaben auf der oberen Oder und den märkischen Wasserstraßen.

Durch die Denkschrift (Nr. 15) des Reichsverkehrsministeriums über die Tarifgestaltung auf den westdeutschen Kanälen ist bekannt geworden, daß die Schiffahrtsabgaben auf den westdeutschen Kanälen im Verhältnis zur Vorkriegszeit wesentlich günstiger liegen, als auf der oberen Oder und den märkischen Wasserstraßen, und daß außerdem das Ministerium beabsichtigt, durch Einführung eines Kohlenzonentarifes die Lage des schlesischen Bergbaues — und damit auch der Oderschiffahrt — wesentlich zu verschlechtern. / Der Ausschuß billigt demgemäß das Vorgehen des oberschlesischen Steinkohlensyndikats und sichert diesem weitgehendste Unterstützung zu.

4. Reichskredithilfe für die Binnenschiffahrt.

Nach 1½ jährigen Vorarbeiten hat die Regierung unter dem 23. Juni d. J. in ihrer Denkschrift (Nr. 14) Kredithilfe für die Binnenschiffahrt zum Ausdruck gebracht, daß voraussichtlich noch in diesem Herbst durch Vermittelung der Schiffshypothekenbahnen Berlin, Hamburg und Duisburg, ein Kredit von etwa 10 Millionen Mark für die Binnenschiffahrt ausgeschüttet werden kann. / Der Oderbund stellt sich auf den Standpunkt, daß es hoffentlich gelingen wird, der Binnenschiffahrt noch größere Mittel zur Verfügung zu stellen und daß diese nicht nur für Umbauten und Reparaturen, sondern auch für Neubauten zur Modernisierung des Fahrparks im Interesse der Wirtschaftlichkeit verwendet werden können.

5. Oderfilm.

Die auch schon einige Jahre zurückliegenden Bestrebungen, das Interesse für unseren Osten auch in weiteren Kreisen des deutschen Vaterlandes zu propagieren, findet die einstimmige Billigung aller Vertreter des Oderbundes. / Zusammen mit dem Schlesischen Städtetage sollen die Vorarbeiten für den Oderfilm weitergeführt und durch die angeschlossenen Vereine auf alle Interessenten eingewirkt werden, diese Bestrebungen auch finanziell zu unterstützen.

Elbe—Oder-Kanal-Verein, Görlitz. Am 29. September 1926 hielt der Elbe—Oder-Kanal-Verein unter dem Vorsitz des Oberbürgermeister Snay, Görlitz) seine diesjährige Mitgliederversammlung in der Stadthalle in Görlitz ab. Der am 18. Juni 1925 gegründete Elbe—Oder—Kanalverein hat sich zur besonderen Aufgabe gestellt, die bereits vorhandenen Kanalpläne für eine Verbindung der Elbe mit der Oder (Schulz und Freystedt) nochmals durchzuarbeiten, wenn nötig zu erweitern und dergestalt zu ergänzen, daß die in technischer und wasserwirtschaftlicher Beziehung günstigste Verbindung zwischen der mittleren Elbe und der mittleren Oder geschaffen wird. Der Verein zählt zurzeit 107 Mitglieder, und zwar 52 Kommunen und Kommunalverbände, 9 Handelskammern, 6 Vereine und 40 Einzelfirmen. Nach Erledigung des geschäftlichen Teiles der in der Hauptsache Aufnahme neuer Mitglieder, die Festsetzung des Beitrages für 1926 und die Erstattung des Kassenberichtes umfaßte, trat die Versammlung in die Beratung des Hauptgegenstandes der Tagesordnung, die Weiterarbeit der Vereine, ein. / Eine Einbeziehung des Elbe—Oder-Kanals in das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung war trotz dringender Vorsprache bei dem Reichsverkehrsministerium nicht zu erreichen, weil die beiden vorliegenden Projekte für eine Verbindung zwischen der Elbe und der Oder — das von der Handelskammer Görlitz schon seit Jahren ausgearbeitete Schulz'sche Projekt und das im Auftrage der Stadtgemeinde Liegnitz ausgearbeitete Freystedt'sche Projekt — nach Ansicht des Reichsverkehrsministeriums weder in wirtschaftlicher noch in wassertechnischer Hinsicht genügend durchgearbeitet sind. Das gleiche Schicksal haben das von der Cottbuser Handelskammer ausgearbeitete Elbe—Spree—Oder-Kanalprojekt und das von dem Kanalverein Berlin—Leipzig in Aussicht genommene Kanalprojekt einer Verbindung des Südflügels des Mittelland-Kanals von Leipzig über Eilenburg, Torgau nach Berlin erfahren. / Die Mitgliederversammlung war sich vollkommen klar darüber, daß mit möglichster Beschleunigung die noch notwendigen Vorarbeiten durchgeführt werden müßten, um bei günstiger Gelegenheit die Inangriffnahme des Elbe—Oder-Kanals seitens des Reiches durchzusetzen und damit auch für Schlesien, Sachsen und den Freistaat Sachsen zur Verminderung der Arbeitslosigkeit beizutragen. Es wurde daher nach eingehender Beratung beschlossen, daß die noch notwendigen wirtschaftlichen und wassertechnischen Untersuchungen vorzunehmen seien, insbesondere ob in wirtschaftlicher und wassertechnischer Hinsicht dem Schulz'schen oder dem Freystedt'schen Projekt der Vorzug zu geben sei, oder wenn keines von diesen Projekten als geeignet erscheine, welche andere Verbindung zwischen Elbe und Oder durchgeführt werden könne. Diese Arbeiten, welche immerhin mehrere Jahre in Anspruch nehmen und nicht unerhebliche Mittel erfordern, sollen entweder durch technische Beamte des Reichsverkehrsministeriums, falls solche zur Verfügung gestellt werden können, oder durch eine Privatfirma zur Ausführung gelangen. Die in der Verhandlung lange Zeit erörterte Frage, ob der Kanal bei Mühlberg an der Elbe zusammen mit dem Cottbuser Projekt, oder weiter nördlich bei Torgau im Anschluß an das Berlin—Leipziger Projekt beginnen solle, wurde zurückgestellt, bis die wasserwirtschaftlichen und technischen Untersuchungen beendet sind. Zur Durchführung dieser Beschlüsse wurde auf Vorschlag des Vorstandes ein Arbeitsausschuß eingesetzt, welchem die Vorsitzenden des Vorstandes, Oberbürgermeister Snay, Kommerzienrat Dr. Weil (Görlitz), Oberbürgermeister Charbonnier (Liegnitz) und Stadtrat Gubisch (Liegnitz), ferner Oberbürgermeister Hasse (Glogau), Erster Bürgermeister Goedicke aus Torgau und als technischer Berater Landesbaurat Janetzki (Breslau) und Oberregierungs-Baurat Dr. Makowski (Leipzig) angehören.

Elbe—Spree—Oder-Kanal-Verein, Cottbus. Auf Einladung des Magistrats Frankfurt a. O. und des Brandenburgischen Odervereins fand am 16. September 1926 eine gemeinschaftliche Sitzung mit den Mitgliedern des früheren Elbe—Oder-Kanal-Vereins statt mit dem Ziel, den früheren Elbe—Oder-Kanal-Verein wieder aufleben zu lassen, um gemeinschaftlich die Arbeiten zum Bau des Elbe—Spree—Oder-Kanals, für den die Handelskammer Cottbus durch die Firma Havestadt u. Contag-Berlin einen neuen Entwurf hat ausarbeiten zu lassen, möglichst betreiben und zu versuchen, den Kanal in das Arbeitsprogramm der Regierung zur Linderung der Erwerbslosigkeit mit hineinzubringen. / Es wurde beschlossen, zunächst das Projekt der Firma Havestadt u. Contag, Berlin mit der vorgesehenen Linienführung Mühlberg—Elsterwerda (Benutzung der Schwarzen Elster auf eine Länge von 35 Kilometer) —Ruhland—Senftenberg—Spreeniederung bei Cottbus (hier Ueberbrückung der Spree und weiterhin Benutzung derselben bis Beeskow) —Auslauf im Oder—Spree-Kanal als Grundlage anzusehen und einen Arbeitsausschuß zu bilden, dem die interessierten Kreise angehören sollen und der in eine nochmalige eingehende Prüfung, ob Riesa oder Mühlberg als Ausgangspunkt genommen werden sollen, eintreten soll. Hierbei sollen die Wünsche der Vertreter von Fürstenberg, Forst, Guben und Senftenberg ebenfalls geprüft werden. / Die Kosten für den 156 Kilometer langen Schiffahrtsweg werden auf 117 Millionen Mark geschätzt. / Es wurde sodann einstimmig beschlossen, dem früheren Elbe—Oder-Kanal-Verein den Namen „Elbe—Spree—Oder-Kanal-Verein" zu geben und die Satzungen entsprechend zu ändern. Der Vorsitzende des zu bildenden Vorstandes soll von der Industrie- und Handelskammer für die Niederlausitz in Cottbus gestellt werden. Der Vorstand soll aus 20 Mitgliedern bestehen und zwar aus je 2 von der Industrie- und Handelskammer Cottbus und vom Niederlausitzer Braunkohlenbergbauverein, je 1 von den Städten Guben, Frankfurt, Cottbus, von der Provinz Brandenburg und von der Industrie- und Handelskammer Berlin, je 3 von den Interessenten in Sachsen, je 3 von den dem Verein angehörigen Landkreisen, je 3 von den dem Verein beitretenden kreisangehörigen Städten, die Vertreter Sachsens schlagen vor Dresden, Riesa, Großenhain, ferner je 1 Mitglied von den Schiffahrtsinteressenten der Elbe und Oder. Von den hiernach benannten 20 Mitgliedern des Vorstandes können bis weitere 5 Einzelpersonen zu Vorstandsmitgliedern gewählt werden. / Der Sitz des neuen Elbe—Spree—Oder-Kanal-Vereins ist Cottbus. Er soll in das Vereinsregister des Amtsgerichts Cottbus eingetragen werden. Die einzelnen Vertreter werden gebeten, sich sofort mit der Handelskammer Cottbus in Verbindung zu setzen bezüglich der Vorschläge ihrer Mitglieder im Vorstande, und die Arbeiten sollen alsdann mit möglichster Beschleunigung fortgeführt werden.

Arbeitsgemeinschaft der deutschen Personen-Binnenschiffahrts-Unternehmungen. Am 6. Septembmer 1926 kamen die Vertreter der führenden deutschen Personen-Binnenschiffahrts-Unternehmungen in Dresden zu einer Aussprache zusammen, auf der die Notwendigkeiti eines weiteren engen Zusammenarbeitens allseitig festgestellt und die Gründung einer „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Personen-Binnenschiffahrtsunternehmungen" einstimmig beschlossen wurde. Die vorläufige Geschäftsführung hat die Köln—Düsseldorfer Rheindampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln, übernommen.

Gesellschaft der Freunde und Förderer der Hamburgischen Schiffbauversuchsanstalt e. V. Am 27. September 1926 fand in Düsseldorf, im Großen Saale des Wilhelm Marx-Hauses die 4. Jahresversammlung der Gesellschaft statt. Generaldirektor Dr. h. c. Ott, der Vorsitzende der Gesellschaft führte in seiner Begrüßungsansprache aus, daß es sich bei dieser Vereinigung um eine jener Gesellschaften handele, die ursprünglich zur finanziellen Stützung eines national wichtigen wirtschaftlichen Institutes während der Inflationszeit für notwendig gehalten wurden, die sich aber dann weit über den Rahmen einer solchen Zweckvereinigung hinaus zu einem Kristallisationspunkt aktiver fortschrittlicher Arbeit gemacht habe. Kennzeichnend für die Bewertung dieses Kreises und seiner Bedeutung durch die Industrie seit Uebernahme des Ehrenvorsitzes durch Dr. August Thyssen, dessen Hinscheiden von der Gesellschaft aufs schmerzlichste bedauert worden ist. In Nachfolge des Dr. Thyssen hat Kommerzienrat Dr. Paul Reusch, Generaldirektor der Gute-Hoffnungshütte, den ihm vom Vorstand angetragenen Ehrenvorsitz übernommen. Dr. h. c. Ott begrüßte die erschienenen Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, der Marineleitung, der Stadt Hamburg, der hanseatischen Schiffahrt- und Schiffbaukreise und das Oberhaupt der Stadt Düsseldorf, Oberbürgermeister Dr. Lehr und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Tagung, die in besonderem Maße die Arbeit der Schiffbau-Versuchstechnik für die Binnenschiffahrt zeigt, ebenso wertvoll verlaufen möge wie die bisherigen Hamburger Tagungen. / Der neugewählte Ehrenvorsitzende, Kommerzienrat Dr. Reusch dankte in herzlichen Worten für die ihm widerfahrene Ehre, Regierungsbaurat Pfarr wünschte im Auftrage des Reichsverkehrsministers der Tagung den besten Erfolg, Ministerialrat Schlichting sprach in Vertretung des Chefs der Marineleitung und hob die großen Verdienste der Versuchsanstalt hervor, Staatsrat Büel, Hamburg, betonte das große Interesse, das der Hamburgische Staat an den Bestrebungen der Hamburgischen Schiffsbau-Versuchsanstalt habe, der Oberbürgermeister von Düsseldorf hieß die Gesellschaft in der „Stadt der Kongresse" willkommen. / Dr. Ing. E. Förster, Hamburg, hielt sodann einen Vortrag über „Die neuesten Ergebnisse und Aufgaben der Schiffbautechnik", mit Bezug auf Schiffsantrieb, Festigkeit und die z. Zt. als aktuell betrachteten Aufgaben. Der Direktor der Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt, Dr. Kämpf, berichtete über „Modellversuche mit Rheinschleppern", Dipl. Ing. M. Pozp sprach bei dem Thema „Ermittlung von Propeller-Abmessungen" über eine praktische Methode, in einfacher und übersichtlicher Weise für einen bestimmten Konstruktionsfall die geeignetsten Abmessungen eines Propellers schnell und eindeutig zu ermitteln. Prof. Dr. Horn, Leiter der Preußischen Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau, Charlottenburg, berichtete über die mit den Mitteln der Gesellschaft und der Deutschen Werft gemeinsam durchgeführten Arbeiten, welche die Schaffung eines neuen Propeller-Typs bezwecken, der auf der Tragflügel-Theorie aufgebaut worden ist. Das Referat von Prof. Dr. Horn empfing, soweit es sich mit der Anwendung von Leitvorrichtungen für Schiffspropeller befaßte, eine wertvolle Ergänzung durch die Ausführungen des Leiters des Maschinenwesens der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Oberingenieur Müller. Nach Schluß dieses letzten interessanten Vortrages dankte der Vorsitzende allen Referenten für ihre wertvollen instruktiven Ausführungen, die deutlich erkennen ließen, daß die Hamburger Versuchsanstalt in dauernder intensiver und unmittelbarer fruchtbringender fortschrittlicher Arbeit stehe, unter tätiger Mitarbeit der Reedereien und Werften und zwar, soweit die Binnenschiffahrt betroffen sei, mit in erster Linie der Interessenten des Rheingebietes. / Damit fand der geschäftliche Teil des ersten Tages seinen Abschluß. Der Nachmittag war einer Besichtigung der „Gesolei" und des Planetariums gewidmet und am Abend fand ein zwangloses Beisammensein im Hauptrestaurant der „Gesolei" statt. / Am Dienstag vormittag um 9 Uhr fand eine Sitzung des Vorstandes und des Verwaltungsrats im Industrieklub und daran anschließend die ordentliche Mitgliederversammlung in den gleichen Räumen statt. Aus der normalen Tagesordnung für eine solche Jahresversammlung ist Punkt 5 der Tagesordnung „Anträge auf Bewilligung von Mitteln für Versuche" hervorzuheben, der vollstem Verständnis für die Notwendigkeit der Bereitstellung von ausreichenden Mitteln für Versuchszwecke begegnete. Den Abschluß der erfolgreichen Tagung in Düsseldorf bildete dann eine Rheinfahrt mit einem Dampfer der Köln—Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt von Köln bis Königswinter, von der die Teilnehmer an der Fahrt am Abend nach Köln zurückkehrten.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT AUGUST UND SEPTEMBER 1926

August.

Rhein Der immer noch fortdauernde Streik der englischen Bergarbeiter hatte zur Folge, daß im Berichtsmonat infolge der großen Kohlenausfuhr die Rheinschiffahrt weiterhin sehr gut beschäftigt war. In den Rhein-Ruhr-Häfen herrschte regstes Leben. Zur Bewältigung des Kohlenumschlags waren Kipper und Krane aufs vollste beschäftigt. / Der Rheinwasserstand war wie im Vormonat für die Schiffahrt recht günstig. Der Cauber Pegel, der am 1. August auf 3,70 m stand, zeigte am 15. des Monats noch 3,39 m an. Infolge der günstigen Witterung ging der Wasserstand in den letzten 8 Tagen des Monats etwas beträchtlicher zurück. Am 31. August wies der Cauber Pegel einen Stand von 2,46 m auf. Fast während des ganzen Monats war den Schiffen noch eine volle Ausnutzung ihrer Ladefähigkeit möglich. Ungeleichtert vermochten die Kähne Kehl—Straßburg zu erreichen; auch die Verfrachtungen nach Basel blieben im Gange. Erst in den letzten Tagen des Monats mußte die Abladetiefe der zum Oberrhein fahrenden Kähne etwas eingeschränkt werden. / Am lebhaftesten war wie in den Vormonaten die Verschiffung von Kohlen nach Rotterdam und den belgischen Seehäfen. Wenn im Verlaufe des Berichtsmonats kein Mangel an Schiffsraum zu verzeichnen war, in den letzten 10 Tagen sich sogar ein größeres Angebot an Leerraum bemerkbar machte, so ist das z. T. darauf zurückzuführen, daß die Kohleneingänge in den Rhein-Ruhr-Häfen gegenüber Juni und Juli etwas nachgelassen haben, denn große Mengen von Brennstoffen sind diesmal in Sonderzügen auf dem Schienenwege nach deutschen, holländischen und belgischen Seehäfen versandt worden. Der Hauptgrund aber für das größere Angebot an Schiffsraum ist darin zu erblicken, daß der Umlauf der talwärts fahrenden Kähne sich jetzt beträchtlich schneller vollzieht als in den Vormonaten. In Rotterdam ist man nämlich dazu übergegangen, zur besseren Bewältigung des Verkehrs auch am Sonnabend-Nachmittag und am Sonntag die einlaufenden Gütermengen umzuschlagen. Dadurch wird die Entlöschung der Kähne und damit die Rückkehr nach den Rhein-Ruhr-Häfen erheblich beschleunigt. Dies wirkte sich in einem stärkeren Angebot am Frachtenmarkt aus. / Die Frachten Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam, die noch bis einschließlich 18. August mit 2,40 M. bei freiem Schleppen und 2,60 M. bis 2,55 M. einschließlich Schlepplohn notierten, gingen am 19. August auf 2,— M. und 2,15 M., am 23. des Monats auf 1,80 M. und 1,95 M. herab und betrugen am 25. nur noch 1,60 M. und 1,75 M. Auf diese immerhin erheblichen Abschwächungen meldete die Schifferbörse in Ruhrort bereits am 31. August wieder ein Anziehen der Frachtsätze auf 1,80 bis 2,— M. Ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals wurde zu den genannten Sätzen ein Zuschlag von 0,30 M. erhoben. / Im großen und ganzen gestalteten sich die Bergfrachten entsprechend den Notierungen am Talfrachtenmarkt. Bis Mitte des Monats herrschte für Verladungen nach dem Oberrhein eine sehr lebhafte Nachfrage nach Schiffsraum. Die Tagesmieten ab Rhein-Ruhr-Häfen nach Mannheim und ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals nach Mannheim behielten bis zum 17. August eine Höhe von 8 bezw. 8½ Pfg. je Tonne bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort. Dann machte sich aber ein Rückgang bemerkbar. Ab Rhein-Ruhr-Häfen notierte die Tagesmiete am 20. August mit 7 Pfg., am 21. mit 6½ Pfg. je Tonne. In den letzten 8 Tagen wurden Charterungen in Tagesmiete nicht mehr vorgenommen; statt dessen fanden Frachtnotierungen

statt. Die Frachten Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim, die sich noch am 16. August auf 2,— M. stellten, senkten sich am 20. auf 1,90 M., am 23. auf 1,60 M. und am 25. d. M. auf 1,50 M. bei einem Zuschlag von 0,20 bis 0,15 M. ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals. / Das Schleppgeschäft nach dem Mittel- und Oberrhein ließ noch immer zu wünschen übrig. Schleppkraft war ausreichend vorhanden, obwohl wegen Beschäftigungsmangel eine ganze Reihe von Dampfern stilliegt; die Boote mußten vielfach tagelang warten, bis sie mit einem vollständigen Zug die Bergreise antreten konnten. Die Schlepplöhne notierten wie im Vormonat für die Verkehrsstrecke Ruhrort—Mannheim 0,90 M. bis 1,— M. je Tonne, wobei in Wirklichkeit meist nur ein Satz von 0,90 M. erzielt werden konnte; in vielen Fällen wurde sogar noch unter diesem Satze angenommen. / In der Getreidespedition herrschte bis zur Mitte des Monats eine recht lebhafte Tätigkeit, weil bis dahin noch Getreidesendungen, die vor der Zollerhöhung am 1. August d. J. eingebracht waren, umgeschlagen werden konnten. Seitdem aber ist das Getreideumschlagsgeschäft wieder recht still geworden. Das übrige Hafenumschlagsgeschäft war naturgemäß sehr günstig, weil die Krananlagen durch die Kohlenverladungen voll ausgenutzt wurden.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer, Duisburg-Ruhrort.)

September.

Die durch den englischen Bergarbeiterstreik herbeigeführte günstige Beschäftigungslage der Rheinschiffahrt hielt infolge der umfangreichen Kohlenverladungen, insbesondere nach den Seehäfen, auch im Berichtsmonat an. Die Nachfrage nach Leerraum wurde dadurch noch entsprechend verstärkt, daß infolge des fallenden Wassers sich die Ausnutzungsmöglichkeit der Kähne beträchtlich verringerte. / Der Rheinwasserstand ist nach einer langen, für die Schiffahrt überaus günstigen Zeit im laufenden Monat stark zurückgegangen. Der Cauber Pegel, der am 1. September 2,38 m betrug, stellte sich am 15. des Monats auf 1,84 m und am 30. des Monats auf 1,38 m. Der immer mehr sich senkende Wasserstand hatte Ende September bereits zur Folge, daß nach Mannheim nur noch eine Abladung von von 1,80 m bis 1,90 m möglich war. Eine ganze Reihe von Schiffen, die von den Seehäfen unterwegs waren, mußte in Ruhrort oder St. Goar geleichtert werden, wobei zu erwähnen ist, daß in St. Goar nur sehr schwer Leichterraum zu bekommen war. Selbst am Niederrhein sind von Holland kommende Fahrzeuge vom fallenden Wasser überrascht worden und auf Grund geraten. Dies führte stellenweise zu großen Behinderungen der Schiffahrt. / Infolge der geschilderten Umstände erhöhte sich die Nachfrage nach Leerraum im Berichtsmonat derart, daß die Frachten und Mieten beträchtlich in die Höhe schnellten. Während am 1. September für Frachten Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam je Tonne M. 1,80 bei freiem Schleppen und M. 2.— einschließlich Schlepplohn an der Schifferbörse in Ruhrort notiert und bezahlt wurde, stellten sich diese Sätze am 7. d. M. auf M. 2,— und M. 2,20, am 20. d. M. auf M. 2,20 und M. 2,40, am 25. d. M. auf M. 2,40 und M. 2,60 und seit dem 28. d. M. auf M. 2,80 und M. 3,—. Für die Strecke Rhein-Ruhr-Häfen—Antwerpen—Gent zogen die Frachtsätze im Berichtsmonat von M. 2,70 auf M. 3,60 je Tonne an, wobei Schlepplohn einbegriffen war. Ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals wurde auf alle genannten Sätze ein Zuschlag von M. 0,30 je Tonne gewährt. Der Bergverkehr hielt sich, wenigstens was die Mengen anbetrifft, in den verhältnismäßig engen Grenzen des Vormonats. Dies wird vor allem darauf zurückgeführt, daß das Kohlensyndikat infolge seiner großen Exportverpflichtungen nicht in der Lage war, den süddeutschen Markt in dem gewünschten Maße zu beliefern. Trotzdem haben sich unter den augenblicklichen Verhältnissen die Schiffsreisen bergwärts ebenfalls erheblich verteuert. Frachten wurden nach Oberrheinstationen nicht mehr notiert; es wurde lediglich in Mieten mit vereinbarter Garantiezeit abgeschlossen. Die Tagesmiete, die für die Verkehrsbeziehung Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim noch am 1. September 6¾ Pfg. betrug, stellte sich Mitte d. M. auf 8 Pfg. und ging bis zum 30 d. M. auf 10 Pfg. je Tag und Tonne bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort. / Das Schleppgeschäft ließ im Berichtsmonat noch sehr zu wünschen übrig. Obgleich eine ganze Anzahl, insbesondere schwere Räderboote für die Fahrt nach dem Mittelrhein, stilliegt, war trotzdem Schleppkraft immer genügend vorhanden. Während des ganzen Monats wurde der Schlepplohn Ruhrort—Mannheim an der Schifferbörse in Ruhrort mit M. 0,90 bis M. 1,— je Tonne notiert, wobei tatsächlich für die genannte Strecke meist nur mit höchstens M. 0,90 abgeschlossen wurde. Falls der Wasserstand weiter fällt, so ist allerdings mit einer Steigerung der Schlepplohnsätze zu rechnen. / Das Getreidespeditionsgeschäft hat gegenüber den Vormonaten wesentlich nachgelassen, die hiesigen Betriebe hatten nur ein Drittel, z. T. noch weniger, von den Mengen des Vormonats umzuschlagen. Was den übrigen Hafenumschlag betrifft, so waren die Krananlagen nicht immer voll beschäftigt, da die Kohlenzufuhren in letzter Zeit etwas nachgelassen haben. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die Haldenbestände der Zechen allmählich abgetragen sind und die täglichen Förderungen nicht zur restlosen Beschäftigung der Duisburg-Ruhrorter Umschlagsanlagen ausreichen. Hinzu kommt, daß die Reichsbahn in letzter Zeit in immer stärkerem Maße Sonderzüge für Brennstoffe nach Holland, Belgien und Hamburg abfertigt. / Von den Lohnverhältnissen in der Rheinschiffahrt ist zu berichten, daß der Deutsche Verkehrsbund und der Zentral-Verband der Maschinisten und Heizer den Gehalts- und Lohntarif zum 28. Oktober gekündigt und zugleich Abänderungsanträge in Aussicht gestellt haben, worüber im nächsten Monat Verhandlungen stattfinden werden.

Westdeutsche Kanäle

August.

Der Verkehr auf den westdeutschen Kanälen im Monat August war wie in den Vormonaten lebhaft. Besonders stark war der Kohleversand nach Emden, so daß große Mengen mit der Bahn verfrachtet werden mußten, weil Schiffsraum nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stand. Die Erzverfrachtungen sind gegenüber dem Vormonat gestiegen, sodaß die Zahl der leer zu Berg fahrenden Schiffe sich bis auf einige wenige vermindert hat. Die Verladungen in den Zechenhäfen litten unter der durch den starken Andrang bedingten Ueberfüllung der Häfen. Ueber den Schleppbetrieb wurde gegen Ende des Monats insofern geklagt, als das Abschleppen der Schiffe nicht immer in der gewohnten prompten Weise vor sich ging. Stockungen traten beispielsweise beim Abschleppen aus den Häfen Hibernia, aus dem Lippe-Seitenkanal und von Dortmund ein. Die Umschlagsbetriebe in den Dortmunder Häfen waren dem starken Verkehr entsprechend gut beschäftigt. In der Hannoverfahrt sind die Kohlenverladungen nach Hannover als gut zu bezeichnen. Es fehlte aber an Rückfracht, sodaß ein großer Teil der Kähne keine Ladung bekommen konnte. Im einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 347 beladene, 210 leere Schiffe und 133 Schlepper mit insgesamt 197 059 t Ladung, davon 168 878 t Erz. Abgegangen sind 333 beladene, 208 leere Schiffe und 133 Schlepper mit 145 631 t Ladung, davon 90 755 t Kohlen. Der Güterumschlag im Monat August 1926 belief sich auf 342 690 t gegen 370 713 t im Monat August 1925. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar 1926 bis 31. August belief sich auf 1 999 636 t gegen 1 124 989 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Hannover: In den Hannover-Häfen sind im Monat August angekommen: 166 Kähne mit insgesamt 79 902 t Ladung, davon 70 072 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 141 Kähne mit 43 607 t Ladung, davon 63 155 t Erz, 12 635 t Kali nach Westen, 5 432 t Kali nach der Weser, 8 163 t Salz und 1 975 t Zucker.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat August eingegangen: 405 leere Schiffe, ausgegangen 398 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 230 531,8 t. An sonstigen Gütern 520,— t. / Im Wanner Osthafen sind 36 beladene und 10 leere Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 10 beladene und 36 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 2 057,— t, sonstige Güter 10 089,9 t.

September.

Der starke Verkehr auf den westdeutschen Kanälen hielt auch im Monat September unvermindert an. In den Erzverladungen über Emden ist sogar noch eine weitere Steigerung eingetreten, sodaß mehrere Erzdampfer nach Rotterdam umdisponiert werden mußten. Der Kohlenverkehr hielt sich auch im Monat September auf der Höhe der Vormonate. Infolge der durch den starken Andrang bedingten Ueberfüllung der Zechenhäfen entstanden zeitweilig lange Ladezeiten. Der Schleusen- und Schleppbetrieb konnte den gestellten großen Anforderungen nicht immer gerecht werden. Der Verkehr auf der Strecke Ruhrgebiet—Hannover war gleichfalls gut, doch machte sich ein starker Mangel an Rückladung bemerkbar, sodaß ein großer Teil der Kähne leer zum Zechengebiet zurückgenommen werden mußte. Die Umschlagseinrichtungen waren dem starken Verkehr entsprechend gut beschäftigt. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund: Angekommen sind 465 beladene 187 leere Schiffe und 152 Schlepper mit insgesamt 260 064 t Ladung, davon 234 107 t Erz. Abgegangen sind 347 beladene, 274 leere Schiffe und 152 Schlepper mit 155 317 t Ladung, davon 103 879 t Kohlen. Der Güterumschlag im Monat Septem-

ber 1926 belief sich auf 415 381 t gegen 300 411 t im Monat September 1925. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar 1926 bis 30. September belief sich auf 2 415 017 t gegen 2 610 093 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Hannover: In den Hannover-Häfen sind im Monat September angekommen 185 Kähne mit insgesamt 91 731 t Ladung, davon 78 884 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 196 Kähne mit 38 965 t Ladung, davon 16 080 t Erz, 5 537 t Kali nach Westen, 1 525 t Kali nach der Weser, 4 884 t Salz und 1 001 t Zucker.

Hafen Wanne: Im Wanner Westhafen sind im Monat September eingegangen 345 leere Schiffe, ausgegangen 366 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 210 095,5 t. / Im Wanner Osthafen sind 41 beladene und 13 leere Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 13 beladene und 41 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 4 646 t, sonstige Güter 12 098,7 t.

August.

Weser 1. Wasserstandsberichte. Infolge verminderter Niederschläge ging die Fahrwassertiefe gegenüber dem Juli erheblich zurück. Ihr Durchschnitt betrug zwischen Minden und Bremen 1,91 m. Die entsprechenden Zahlen für den August der Vorjahre waren: 1925: 1,70 m, 1924: 2,40 m, 1923: 1,47 m, 1922: 1,45 m, 1921: 1,00 m. Nur an 6 Tagen des August 1926 reichte die Fahrwassertiefe zwischen Minden und Bremen zur vollen Beladung aus. Am ungünstigsten war der 31. August mit 1,66 m Fahrwassertiefe, also 34 cm für volle Beladung zu wenig. Wie gewöhnlich waren die Verhältnisse oberhalb Minden noch um etwa 25 cm ungünstiger.

2. Schiffs- und Güterverkehr. a. Die reine Binnenschiffahrt. Der Durchgang von der mittleren zur Unterweser (durch die Bremer Schleuse) wies im August 1926 eine starke Zunahme der Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe und eine geringe Zunahme der Ladung gegenüber dem Vormonat auf. Im Vergleich zum August 1925 ist sowohl an Zahl und Tragfähigkeit wie auch an Ladung eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen. Die Steigerung entfällt auf die Talfahrt und ist hauptsächlich auf die erhöhten Kalitransporte zurückzuführen. Dagegen ging der Bergverkehr infolge der Verminderung der seewärtigen Getreideeinfuhr seit der Zollerhöhung am 1. 8. 26 wieder zurück. / In beiden Richtungen zusammen gingen durch die Bremer Schleuse im August 1926 788 Schiffe mit 373 000 t Tragfähigkeit und 194 000 t Ladung gegen 719 Schiffe mit 331 000 t Tragfähigkeit und 191 400 t Ladung. Das bedeutet eine Zunahme von 9½ % an Zahl der Schiffe, 12 % an Tragfähigkeit und 1⅓ an Ladung. Im Vergleich zum August 1925 nahm die Zahl der Schiffe um 14 %, die Tragfähigkeit um 12 % und die Ladung um 36½ % zu. Im Vergleich der ersten 8 Monate zu der gleichen Zeit des Vorjahres ging die Zahl der Schiffe um 9 %, die Tragfähigkeit um 5% und die Ladung um 4 % zurück. Das Verhältnis der Rückfracht verschlechterte sich im August 1926 gegenüber dem Vormonat und auch gegenüber dem August 1925 erheblich. Die Bergfracht machte im August nur etwa 17 % der Talfracht aus, gegen fast 30 % im Juli 1926 und 26½ % im August 1926. / Talwärts war im August die Zahl der Schiffe um 11½ %, die Tragfähigkeit um 13 % und die Ladung um 12 % größer als im Vormonat. / In den acht Monaten Januar bis August 1926 war die talwärts beförderte Ladung um 38 300 t oder fast 4 % geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: die Kohlentransporte waren um 300 t oder ½ % geringer, an Kies und Steinen wurden 81 000 t oder 25 %, an Kali 12 000 t oder 10 % weniger verschifft, während Stückgut um 3 080 t oder 65 %, Zement um 21 900 t oder 243 %, Getreide um 1 800 t oder 150 %, Eisen um 900 t oder 900 % zunahmen, an Ton wurden 1 000 t verschifft gegen 0 t in der gleichen Zeit des Vorjahres. Mehl, Papier und Ammoniak fielen ganz aus. Bergwärts war im August 1926 die Zahl der Schiffe fast 5 % und die Tragfähigkeit um 12 % größer, während die Ladung 11½ % gegenüber dem Juli 1926 abnahm. Der Rückgang der Ladung ist durch die Getreide-Zollerhöhung am 1. 8. verursacht. / In den acht Monaten Januar bis August 1926 blieb die gesamte Bergladung um 13 000 t oder 6½ % gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Stückgut stieg um 2 600 t oder 2½ %, Getreide um 30 300 t oder 61 %, dagegen nahm Erz um 9 600 t oder 90 %, Kohle um 600 t oder 37½ %, Mehl um 4 900 t oder 77 % ab. Es fielen auch in der Zeit vom Januar—August 1926 Schwefelkies, Holz, Eisen, Zellulose, Torf, Reis und Papier. Hinzu kam Phosphat mit 1 100 t gegen 0 t in der gleichen Zeit des Vorjahres. / Im Uebergang zwischen Weser und Mittellandkanal (Durchgang durch die Mindener Schleuse) blieb der Verkehr im Juli gegenüber dem Juni, was Zahl der Schiffe anbetrifft, ganz gleich, die Tragfähigkeit ging etwas zurück, die Ladung dagegen nahm zu. Im Vergleich zum Juli 1925 nahmen Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe und auch die Ladung erheblich zu. / Vom Kanal zur Weser nahm Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe, sowie auch die Ladung im Juli gegenüber dem Juni noch weiter zu. Der weitaus größte Teil ging wieder in der Richtung zur Unterweser. Der Verkehr in den ersten 7 Monaten 1926 erreichte jedoch noch nicht ganz den Verkehr in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Zahl der Schiffe blieb um 48 oder reichlich 4 %, die Tragfähigkeit um 29 277 t oder 4½ % und die Ladung um 17 813 t oder 3 % zurück. / Von der Weser zum Kanal nahmen im Juli 1926 gegenüber dem Juni 1926 Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe ab, die Ladung dagegen etwas zu. Ueberwiegend war der Verkehr nach dem Westen des Mittellandkanals gerichtet. Nach dem Osten ging nur etwa der siebente Teil der Tragfähigkeit und ein Zehntel der Ladung. In den Monaten Januar—Juli 1926 blieb die Zahl der Schiffe um 109 oder 9%, die Tragfähigkeit um 41 696 t oder 6½ % und die Ladung um 8 760 t oder 7 % gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Der Transport von Steinen, Zucker und „Sonstigen Gütern“ nahm ab, während der von Getreide um 95 %, der von Kali um 317 % und der von Kohle um 11 % zunahm. Erz fiel ganz aus. Der Verkehr auf der oberen Weser (Durchgang durch die Hamelner Schleuse) nahm im Juli gegenüber dem Juni weiter zu. Jedoch wurden Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe des Juli 1925 noch nicht erreicht. Die Menge der Ladung wurde aber erheblich überschritten.

b. Der Unterweserflußverkehr zwischen den Seehäfen von Bremen-Stadt bis Bremerhaven nahm in der Ankunft im August 1926 gegenüber dem Juli der Schiffe etwas zu, an Tragfähigkeit und Ladung dagegen etwas ab. Die Zahlen des August 1925 wurden bei weitem nicht erreicht. Die Ladung blieb um 11½ % zurück. Im Abgang nahmen Zahl und Tragfähigkeit gegenüber dem Vormonat zu, die Ladung aber ab. Im Vergleich zum August 1925 ist sowohl an Zahl und Tragfähigkeit wie auch an Ladung ein starker Rückgang zu verzeichnen. Die Ladung nahm um 11½ % zu.

c. Der Seeschiffsverkehr nahm im August 1926 gegenüber dem Juli 1926 und dem August 1925 weiter erheblich zu. Ursache ist die weitere Steigerung der Kohlenausfuhr.

August.

Elbe Unterelbe: Im Bergelbegeschäft ab Hamburg waren im Berichtsmonat die Ergebnisse wieder völlig ungenügend. Es war trotz Abgabe einer erheblichen Zahl von leeren Elbeschiffen nach den Stationen des Freistaates Sachsen und der Tschechoslowakei, woselbst, namentlich für Kohlenverladungen, Raum gesucht wurde, nicht möglich, die in Hamburg leer werdenden Elbeschiffe mit den der Elbeschiffahrt zugewiesenen geringen Gütermengen bergwärts zu beladen. Die Abwanderung von Gütern an die Bahn, die sich in der Elbeschiffahrt infolge der billigen Ausnahmetarife ab Hamburg und wegen der Nichteinräumung der Binnenumschlagstarife für die Elbeumschlagsplätze zunehmend fühlbar macht, wurde, namentlich im ersten Drittel des Berichtsmonats, begünstigt durch die Hochwasserstörungen. / Der Wasserstand der Elbe war im ersten Drittel des Berichtsmonats noch so hoch, daß an den oberen Elbumschlagsplätzen wegen Ueberflutung an einigen Tagen nicht gearbeitet werden konnte. Im weiteren Verlaufe des Monats war der Wasserstand der Elbe ein guter und erlaubte derselbe, die Elbeschiffahrt vollschiffig zu beladen. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der ab 1. 5. 1926 gültigen Nebengebührenliste zur Berechnung.

Mittelelbe. a) Talverkehr: Zu Beginn des Monats setzte eine neue Hochwasserwelle ein. Der Magdeburger Pegel notierte am 2. 8. plus 2,65 m, am 7. 8. plus 3,72 m. Seitdem ist ein langsames Fallen des Wasserstandes zu verzeichnen. Der Magdeburger Pegel notierte am 27. 8. plus 1,65 m. Infolge der hohen Wasserstände war während des ganzen Berichtsmonats eine volle Ausnutzung des Laderaumes möglich. Die Frachten im Talverkehr blieben unverändert. Kahnraum ward vorübergehend reichlicher angeboten, wurde aber gegen Monatsende wieder knapp. Die Verladungen an Düngesalz, Salzen wurden, nachdem die alten Aufträge zu Beginn des Monats erledigt waren, geringer. Größere Frachtabschlüsse konnten weder in Steinsalz noch in Kalisalz getätigt werden. Die Verladungen von Stickstoff-Verbindungen von oberen mittelelbischen Umschlagsplätzen waren lebhaft, jedoch muß festgestellt werden, daß ein erheblicher Teil der Transporte bereits infolge des im vorigen Monat gewährten Ausnahmetarifes

120 auf den direkten Schienenweg abgezogen worden ist. Im Stückgutgeschäft gelangten einige Partien an Zucker zur Verfrachtung.

b) Bergverkehr: Die Salzverladungen nach Böhmen waren während des Berichtsmonats eingeschränkt. Im Stückgutgeschäft wurde in der Hauptsache Zucker, Mehl, Oel nach sächsischen Umschlagsplätzen verladen. Unter den angekommenen Berggütern sind in der Hauptsache Bretter, Getreide, Rohphosphate zu erwähnen. Es mußten Leerschleppungen in größerem Umfange vorgenommen werden.

Oberelbe: Die Talverladungen ab Böhmen waren zeitweise recht lebhaft. Es gelangten besonders große Mengen Zucker zum Umschlag. Außer diesem Artikel kamen zur Verladung: Gerste, Malz, Schnittholz, Draht, Tafelglas, Glasflaschen, Kaolin, Zellulose und chemische Produkte. Das Braunkohlengeschäft zeigte ebenfalls eine Belebung, so daß der Kahnraum hierfür gesucht blieb. Auch der Talverkehr ab sächsischen Umschlagsplätzen war gegenüber den Vormonaten erheblich lebhafter. Von wesentlichem Einfluß hierauf war der englische Bergarbeiterstreik, der auch der sächsischen Steinkohlen- und Braunkohlen-Industrie den Absatz nach dem sonst von der englischen Kohle beherrschten Küstengebiet ermöglichte. In Riesa und Dresden wurden größere Mengen sächsischer und auch schlesischer Steinkohle zum Transport nach Hamburg umgeschlagen. Außerdem gelangten zum Versand in der Hauptsache Braunkohlenbriketts, Gaskoks, Schwefelkiesabbrände, Ton, Steine, Glassand, Papier und Hohlglas. Im Bergverkehr zeigte sich ebenfalls eine, wenn auch geringe, Besserung. Die Papierholzverladungen über Lübeck waren umfangreicher als in den Vormonaten. Von Hamburg kamen an in der Hauptsache: Getreide, Mehl, Futtermittel, Erze, Schwefelkies, Salpeter, Oelfrüchte und Fettstoffe.

September.

I. Unterelbe. Die für den Monat September erhoffte Belebung im Bergelbegeschäft ist leider nicht eingetreten. Die Güterandienungen waren im Berichtsmonat derartig gering, daß der überwiegende Teil des leeren Raumes unbeschäftigt blieb. Auch das Abschleppen einer erheblichen Anzahl leerer Kähne nach den Stationen der Oberelbe änderte nichts an dieser Tatsache. Infolge des auch während des Berichtsmonats anhaltenden Streiks der englischen Grubenarbeiter lag das Kohlengeschäft nach Berlin völlig darnieder. Die Abschleppungen von Kohlenladungen aus dem Ruhrgebiet waren unbedeutend. Durch die schon mehrfach gekennzeichnete Tarifpolitik der Eisenbahn gingen der Elbeschiffahrt auch im Monat September wiederum große Posten an die Bahn verloren. / Der Wasserstand der Elbe erlaubte während des ersten Drittels des Berichtsmonats noch vollschiffige Beladung der Elbeschiffe, während vom zweiten Drittel ab nur eine beschränkte Raumausnutzung möglich war. Am 23. 9. zeigte der Dresdener Pegel 154 cm unter Null. / Durch das zwischen allen an der Elbeschiffahrt beteiligten Unternehmungen erfolgte vorläufige Uebereinkommen ist es ermöglicht, einigermaßen auskömmliche Frachten auch nach der Mittelelbe zu erzielen. / Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend dem ab 1. 5. 26 gültigen Nebengebührentarif zur Berechnung.

II. Mittelelbe. a) Talgeschäft. Die mittelelbischen Umschlagsplätze litten, wie schon häufig, wiederum im Berichtsmonat unter einem empfindlichen Kahnraummangel. Es macht sich immer wieder fühlbar, daß es von Hamburg fast ganz an Güterzufuhren im Berggeschäft mangelt. Der in Hamburg frei werdende Kahnraum muß ganz überwiegend leer bergwärts geschleppt werden, und bevorzugt zurzeit dabei die oberen Elbeumschlagsplätze, wodurch alsdann an der Mittelelbe Kahnraumknappheit entsteht. Die Verladungen an Massengütern sind gering geworden. Es gelangten wie stets in der Hauptsache zur Verladung synthetische Stickstoffe, Kali und Steinsalz, Gips, Gipssteine usw. Das Stückgutgeschäft war verhältnismäßig recht schwach. Die Frachten mußten erhöht werden, um überhaupt Kahnraum nach der Mittelelbe zu bekommen. Die Wasserverhältnisse blieben während des Berichtsmonats ziemlich ausgeglichen. Der Magdeburger Pegel notierte am 1. 9. plus 1,36 m, am 14. 9. plus 1 m und am 28. 9. plus 0,85 m.

b) Berggeschäft. Bergwärts gelangten in der Hauptsache zur Verladung: Steinsalz nach Böhmen, Getreide, Mehl, Oel und Zucker nach sächsischen Umschlagsplätzen.

III. Oberelbe. Der Talverkehr ab Böhmen war im Berichtsmonat sehr stark. Der englische Bergarbeiterstreik wirkte sich noch immer recht deutlich aus. Der böhmische Kohlenexport ist ganz bedeutend gesteigert, es gelangten über böhmische Umschlagsplätze in der Hauptsache Stein- und Braunkohlen zur Verladung. Zur Bewältigung der großen Gütermengen reichte der in Böhmen leer werdende Kahnraum nicht aus, sodaß fortgesetzt Leerraum von der Unterelbe herangeholt werden mußte. Der Zuckerexport flaute so gut wie völlig ab. Neben Stein- und Braunkohle gelangten noch zur Verladung: Schnittholz, Kaolin, Walzdraht, Röhren, Tafelglas, Flaschen. Die Verschiffung der neuen Getreideernte hat ebenfalls begonnen, jedoch sind bisher nur kleinere Mengen an Gerste umgeschlagen worden. Von sächsischen Umschlagsplätzen gelangten hauptsächlich zur Verladung: Papier, Hohlglas, Glassand, Bauxit-Rückstände, daneben beträchtliche Mengen an Steinkohlen und Braunkohlenbriketts. Die Ankünfte im Berggeschäft waren sehr schwach. Wenngleich der englische Bergarbeiterstreik der Elbeschiffahrt vorübergehende Erleichterung gebracht hat, so kann von einer allgemein befriedigenden Lage keineswegs gesprochen werden. Es steht vielmehr zu befürchten, daß nach Beendigung des Bergarbeiterstreiks und nach Aufhören der Kohlentransporte von den oberen Elbeumschlagsplätzen die Schwierigkeiten der Elbeschiffahrt wieder in verstärktem Umfange zutage treten werden.

Elbe-Frachten.

In seinem Bericht über „Flußfrachten und Verkehrsverhältnisse in Hamburg" teilt der Spediteurverein Herrmann & Theilnehmer, Hamburg mit: Die Flußfrachten stellten sich für komplette Kahnladungen, erstklassiges Schwergut

nach	am 1. Aug. 1926	am 1. Sept. 1926
Magdeburg	24 Pfg.	35 Pfg.
Schönebeck	25 „	36 „
Barby	26 „	37 „
Aken	28 „	38 „
Wallwitzhafen	28 „	39 „
Kleinwittenberg	36 „	47 „
Torgau	44 „	55 „
Riesa	60 „	70 „
Dresden	65 „	75 „
Laube-Tetschen	6½ Kc.	7½ Kc.
Außig	7 Kc.	8 Kc.
Berlin — Kohlen	25 Pfg.	24 Pfg.
Berlin — Getreide	32 „	30 „
Breslau — schw. Futtermittel	63 „	52/54 „
Breslau — Schwergetreide	58 „	54/56 „
Halle a. S. (transito)	60 „	60 „

für 100 kg exkl. Bugsierlöhne.

Nach Riesa-Dresden, Laube-Tetschen und Außig sind obige Frachten die von der Elbeschiffahrts-Vereinigung festgesetzten Grundfrachten, die für Massen-Artikel, wie z. B. Getreide, Phosphate, Erze, Roheisen, gültig sind; andere Artikel zahlen je nach Eisenbahngüterklassifikation und Sperrigkeit Zuschläge.

Märkische Wasserstraßen

August.

In der Verkehrsgestaltung auf den märkischen Wasserstraßen ist gegenüber dem Vormonat keine Veränderung eingetreten. Besonders in der Güterschiffahrt ist die Geschäftslage nach wie vor schwach. Lediglich der Kohlenverkehr von Oberschlesien nach Berlin und im Durchgangsverkehr konnte seine günstige Entwicklung fortsetzen. / Die Betriebslage der Berliner Baumaterialienschiffahrt ist im allgemeinen zufriedenstellend. Der verfügbare Schiffsraum konnte größtenteils voll beschäftigt werden.

September.

Eilgüterschiffahrt. Die Verkehrsgestaltung der Eilgüterschiffahrt stand im Berichtsmonat im Zeichen einer allmählichen Aufwärtsbewegung, besonders auf der Strecke Stettin—Berlin und der Relation Hamburg—Berlin und umgekehrt. Die Aufwärtsbewegung wurde hier lediglich zeitweise durch den drohenden Hafenarbeiterstreik in Hamburg unterbrochen. Im allgemeinen sind die Anzeichen für ein zufriedenstellendes Herbstgeschäft nicht ungünstig. Der Kohlenverkehr ab Oberschlesien nach Berlin und im Durchgangsverkehr erfuhr im Berichtsmonat eine weitere wesentliche Belebung. Berliner Baumaterialienschiffahrt. Die Verkehrslage in der Berliner Baumaterialienschiffahrt blieb im Berichtsmonat unverändert. Die Beschäftigungsmöglichkeiten waren verhältnismäßig günstig und zeitweise machte sich infolge der einsetzenden Kartoffel- und Rübenernte Mangel an Kahnraum bemerkbar. An Kies wurden für Berlin etwa 60 000 cbm verfrachtet, d. h. etwa die gleiche Menge wie in den vorhergehenden Monaten seit März d. Js. Für das Herbstgeschäft werden wesentliche Veränderungen nicht erwartet.

Oder

August.

Breslau, den 6. August 1926. Der 1. August brachte Oder und Neiße neues Hochwasser mit einem Höchststand am Ratiborer Pegel von 5,88 m und bei Wartha von 1,92 m. Der gesamte Verkehr auf der oberen und mittleren Oder erlitt hierdurch wiederum unerfreuliche Behinderungen und dürfte erst am 9. August wieder

regelmäßig in Gang kommen. Das Kippgeschäft wurde naturgemäß auch in Cosel-Hafen und Breslau durch das Hochwasser stark beeinträchtigt, von Cosel-Hafen konnten nur 68 Kähne mit rund 35 000 t Ladung abschwimmen, von Breslau 85. Der Bergverkehr war weiter stark, bis zu der am 5. d. M. für den Steinauer Bezirk verfügten Sperre konnten Breslau 34 Züge mit 80 beladenen und 131 leeren Fahrzeugen erreichen. Die in Stettin eingelaufenen Seedampfer mit Erzen wurden schlank in die Binnenfahrzeuge umgeschlagen. Die Elbe führt auch Hochwasser, das Hamburger Geschäft nach der Oder ist weiter sehr ruhig, sodaß wiederum mehrere Leerzüge aufwärts gedampft sind.

Breslau, den 13. August 1926. Mit Ablauf des Hochwassers und nach Beseitigung einiger kleiner Störungen im Gefolge des Hochwassers ist der Betrieb auf dem gesamten Oderlauf wieder voll in Gang gekommen, nur die Cüstriner Brücke dürfte bis 16. d. M. gesperrt sein. Die Wehre sind überall gestellt und auch das Ranserner Wehr wurde am 10. August wieder geschlossen. In Cosel-Hafen war vorübergehend ein so geringer Kahnbestand (am 10. 8. nur 43 Kähne), daß die immer noch so große Nachfrage nach Raum die Frachten weiter gesteift hat. 131 voll beladene Kähne fuhren von Cosel-Hafen ab, rd. 44 000 t wurden vom zum Schiff umgeschlagen. Auch der Kohlenumschlag in Breslau-Pöpelwitz und Stadthafen war weiter erheblich. Die Bergbewegung ist außerordentlich stark, 255 Fahrzeuge wurden durch Ransern gemeldet, darunter 164 leere Kähne. Zu Tal passierten Ransern 163 beladene Fahrzeuge. Stettin ist weiter gut mit Bergladung beschäftigt, Hamburg nach wie vor still.

Breslau, den 20. August 1926. Starker Verkehr zu Berg und zu Tal sind die Kennzeichen der letzten Woche. Dazu gutes, vollschiffiges Wasser, das wiederum durch einen kleinen Wuchs von Oder und Neiße eine Aufbesserung erfuhr. Die Umschlagstätigkeit in Cosel-Hafen hat sich erneut nicht unwesentlich gehoben, ca. 60 000 t Kohlen und Güter wurden in 161 Fahrzeuge verladen, auch Breslau-Pöpelwitz und Stadthafen waren weiter gut mit Kohlenumschlag beschäftigt. Der Kahnbestand in Cosel-Hafen ist bei dem sehr starken Zuzug auf 241 gestiegen, die Nachfrage ist weiter groß, die Frachten daher ziemlich unverändert. Durch Breslau-Ransern fuhren zu Tal 259 voll beladene Kähne, zu Berg wurden 309 Fahrzeuge gemeldet, darunter 122 beladene. Der oberhalb Glogau vor einiger Zeit gesunkene Kohlenkahn ist in den letzten Tagen gehoben worden. Die Erzeinkünfte in Stettin waren nur schwach, so daß nach wie vor Leerzüge herausdampfen, ebenso von Hamburg, wo das Interesse für Abladungen nach Oderstationen immer noch äußerst gering ist.

Breslau, den 27. August 1926. Unter sehr günstigen Wasserverhältnissen hat sich der starke Verkehr überall glatt abgewickelt. Die Verladungen in Cosel-Hafen sind auf rd. 70 000 t Kohlen und 3 000 t Güter gestiegen, der Kohlenumschlag in Breslau war etwas schwächer, wie in den letzten Wochen. Trotz der gesteigerten Verladungen in Cosel-Hafen hat der Kahnbestand infolge der starken Bergbewegung weiter zugenommen. Durch Ransern wurden neu in der letzten Woche Kähne zu Berg gemeldet, darunter 163 leere Fahrzeuge. Zu Tal passierten Ransern 203 voll beladene Kähne. Die Situation in Stettin und Hamburg ist unverändert.

Wasserstände:

Datum	Ratibor	Dyhernfurth	Neisse b. Wartha
31. 7. 26			+ 0,68 m
1. 8. 26	5,40 m	3,47 m	
6. 8. 26			+ 0,31 m
7. 8. 26	2,54 m	5,41 m	+ 0,70 m
8. 8. 26	2,30 m	5,04 m	
13. 8. 26			+ 0,28 m
14. 8. 26	1,92 m	2,83 m	+ 0,28 m
15. 8. 26	1,70 m	2,82 m	
20. 8. 26			+ 0,30 m
21. 8. 26	1,96 m	3,02 m	+ 0,22 m
22. 8. 26	1,76 m	2,69 m	
27. 8. 26			+ 0,30 m
28. 8. 26	1,90 m	2,37 m	

Oderfrachten.

Schiffsfrachten in RM. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) in der Zeit vom 31. 7. 26 bis 27. 8. 1926.

Von	Breslau			Oppeln			Cosel Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für ganze Kahnladungen Steinkohle:									
Vom 31. 7. bis 6. 8 26	6,30	6,30	9,— / 8,80	7,20 / 6,80	7,30	10,50 / 10,30	7,70 / 7,30	7,80	11,— / 10,80
„ 7. 8. „ 13. 8. 26	5,80 / 5,50	5,80 / 5,50	7,80	6,80 / 7,—	6,80 / 7,—	10,30	7,30 / 7,50	7,30 / 7,50	10,80
„ 14. 8. „ 20. 8. 26	5,40	5,40	7,80	6,80	6,80 / 7,—	10,—	7,30	7,30 / 7,50	10,50
„ 21. 8. „ 27. 8. 26	5,— / 4,90	5,40 / 4,90	—	6,80	6,80 / 6,50	9,80 / 10,—	7,30	7,30 / 7,—	10,30 / 10,50
in der Zeit vom 28. 8. bis 1. 10. 1926									
Vom 21. 8. „ 3. 9. 26	4,90	4,90 / 5,30	7,80	6,80	6,40	9,80	7,30	6,90	10,30
„ 4. 9. „ 10. 9. 26	4,90 / 5,20	5.— / 5,30	8,20	6,80	6,40	9,80	7,30	6,90	10;30
„ 11. 9. „ 24. 9. 26	5,20 / 5,30	5,30	8,20	6,80 / 6,90	6,40 / 6,50	9,80 / 9,90	7.30 / 7,40	6,90 / 7.—	10,30 / 10,50
„ 25. 9. „ 1. 10. 26	5,20	5,30	8,20	6,60	6.20	9,60 / 9,80	7,10	6,80	10,10 / 10,30

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

September.

Breslau, den 3. September 1926. Bei dem warmen Wetter und dem Ausbleiben jeglicher Niederschläge ist der Wasserstand stark zurückgegangen, aber immer noch vollschiffig. / Das Wochenumschlags-Ergebnis von Coselhafen ist das stärkste in diesem Jahr; über 75 000 t Kohlen und diverse Güter wurden vom Waggon in die Fahrzeuge umgeschlagen; 242 voll beladene Kähne fuhren von Coselhafen ab. Bei dem starken Abgang wirkt sich der große Zustrom der Bergschiffahrt nicht sonderlich aus, der Kahnbestand in Coselhafen hält sich unter 300 Fahrzeugen und die Frachttendenz der letzten Tage war eher steigend als nachgebend. / Durch Breslau wurden zu Tal 275, zu Berg 104 beladene und 138 leere Kähne gemeldet. Die Uebernahme von Erzen in Stettin in die Binnenfahrzeuge war sehr schwach, die Beschäftigung der Oderschiffahrt in Hamburg in der letzten Zeit eine Kleinigkeit lebhafter.

Breslau, den 10. September 1926. Der Wasserstand ist langsam weiter zurückgegangen, sodaß sich oberhalb Glogau in der Gegend von Globitschen für die tiefer beladene Schiffahrt schon Schwierigkeiten zeigten. Das Wasserbauamt Glogau versucht durch Baggerungen auf den Flächen die unterwegs befindliche Schiffahrt in Bewegung zu halten. Immerhin haben schon rd. 100 Talschiffer in Breslau angestellt, teils um bessere Wasserverhältnisse abzuwarten, zum Teil um abzuleichtern, von Breslau abgeschwommen sind zu Tal noch 164 Fahrzeuge. / Die Umschlagstätigkeit in Coselhafen war etwas schwächer gegen die Vorwoche, in Breslau-Pöpelwitz etwas stärker. Es schwammen von Coselhafen 154 Fahrzeuge mit rd. 56 000 t Ladung ab. Der Kahnbestand in Coselhafen ist infolge der etwas schwächeren Verladung auf 341 Fahrzeuge gestiegen. Zu Berg wurden durch Ransern 140 leere und 77 beladene Kähne gemeldet. Die Beschäftigung zu Berg in den Seehäfen Stettin und Hamburg in Massengütern ist nach wie vor schwach, sodaß immer noch Leerzüge herausdampfen.

Breslau, den 17. September 1926. Der Wasserstand der Oder unterhalb Breslau ist leider weiter zurückgegangen. Ab 14. 9. 26 mußte die Tauchtiefe ab Breslau auf 1,28 m und ab 17. 9. 26 auf 1,18 m herabgesetzt werden. Im Breslauer Hafengebiet hat sich daher schon ein erheblicher Talrang (ca. 150 Kähne) voll beladener Fahrzeuge gebildet; es wird aber auch fleißig abgeleichtert, zumal von zahlreichen Empfängern Ableichterkostenzuschüsse gewährt werden. Von Breslau sind in der Berichtswoche 206 abgeleichtete bezw. wasserstandsgemäß beladene Fahrzeuge abgefahren. Der Umschlag in Coselhafen zeigte wieder eine Steigerung, indem rund 61 000 t Kohlen und Güter in 161 Fahrzeuge um-

geschlagen wurden. Der Kahnbestand mit 284 Fahrzeugen bedeutet gegenüber demjenigen in der Vorwoche eine Verminderung. / Ransern passierten zu Berg 149 leere und 79 beladene Kähne. / Die Lage für die Binnenschiffahrt in Stettin und Hamburg ist unverändert ungünstig, der größte Teil der talwärts ankommenden Fahrzeuge muß leer heraufdampfen.

Breslau, den 24. September 1926. Die erwünschte Aufbesserung des Oderwasserstandes ist auch in der vergangenen Woche nicht eingetreten. Am 23. d. Mts. mußte sogar die Tauchtiefe ab Breslau auf 1,08 m herabgesetzt werden. Mit Ableichterung der in Breslau zum Stillstand gekommenen voll beladenen Kähne wird fortgefahren. Es passierten Ransern 195 abgeleichterte bezw. wasserstandsgemäß beladene Talfahrzeuge und zu Berg 78 beladene und 103 leere Kähne / Der Umschlag in Coselhafen hält sich gegenüber demjenigen der Vorwoche auf gleicher Höhe; 61 000 t Kohlen und Güter wurden in 174 Kähne umgeschlagen. / Das Berggeschäft ab Stettin und Hamburg läßt auch weiterhin sehr zu wünschen übrig. Durch den Brückeneinsturz bei Gartz ist nur der Verkehr auf der Westoder unterbrochen; die für die Oderschiffahrt hauptsächlich in Betracht kommende Fahrt von Fürstenberg nach Stettin ist also von der Sperre nicht betroffen.

Breslau, den 1. Oktober 1926. Der Monatswechsel brachte die dringlich ersehnte Aufbesserung des Wasserstandes, indem am 1. 10. der Pegelstand in Ratibor auf 1,82 m heraufging. Wenn auch die Welle voraussichtlich nur kurz und spitz sein wird, so ist doch Vorsorge getroffen, daß die von Ransern bis Ohlau versommert liegende Talschiffahrt — ca. 280 Kähne — nach Möglichkeit zum Abschwimmen kommt. Die Tauchtiefe ab Breslau ist am 1. 10. auf 1,18 m und am 2. 10. auf 1,50 m heraufgesetzt worden. Bis zum 1. 10. haben Ransern 236 abgeleichterte bezw. wasserstandsgemäß beladene Talfahrzeuge passiert. Der Umschlag in Coselhafen ist auf 47 000 t Kohlen und Güter zurückgegangen, abgeschwommen von Coselhafen sind 150 Fahrzeuge, der Kahnbestand beträgt noch 191 Fahrzeuge. Durch Ransern wurden 180 Kähne zu Berg gemeldet, darunter 83 beladene. / Die Beschäftigung in Stettin ist äußerst schwach, dagegen in Hamburg etwas lebhafter, sodaß die Schiffer schon Kahnmieten fordern. Ob der Hafenarbeiterstreik in Hamburg irgend welche nachteiligen Folgen für den Binnenumschlag haben wird, läßt sich heute noch nicht übersehen.

Oder-Wasserstände.

	Ratibor	Dyhernfurth	Neiße b. Wartha
28. 8. 26			+ 0,20 m
29. 8. 26	1,70 m	2,56 m	
3. 9. 26			+ 0,06 m
4. 9. 26	1,26 m	1,86 m	+ 0,00 m
5. 9. 26	1,24 m	1,80 m	
10. 9. 26			+ 0,02 m
11. 9. 26	1,20 m	1,70 m	— 0,02 m
12. 9. 26	1,16 m	1,65 m	
17. 9. 26			— 0,02 m
18. 9. 26	1,04 m	1,42 m	— 0,06 m
19. 9. 26	1,02 m	1,40 m	
24. 9. 26			— 0,04 m
25. 9. 26	1,18 m	1,32 m	+ 0,00 m
26. 9. 26	1,16 m	1,45 m	
1. 10. 26			— 0,02 m
2. 10. 26	1,68 m	1,85 m	

August.

Ostpreußische Wasserstraßen Im Vergleich zum Monat Juli hat die ostpreußische Binnenschiffahrt im Monat August keine wesentliche Aenderung erfahren. Das Stückgutgeschäft hatte nur einen mäßigen Umfang, dagegen war die Nachfrage nach Kahnraum so groß, daß von Kahnraummangel gesprochen werden kann. Ein großer Teil des verfügbaren Kahnraumes war in der Kohlenschiffahrt von den Weichselstationen nach Danzig beschäftigt. Daneben zogen die Bauten am Seekanal noch Schiffe an. Außer den örtlichen Papierholztransportbewegungen im Königsberger Hafengebiet fanden größere Papierholztransporte von Litauen nach Memel, sowie nach Tilsit und Ragnit statt. Die Kohlenverschiffungen von Königsberg bezw. Memel nach Tilsit und Ragnit sowie die Zellulose-Transporte von Ragnit und Tilsit nach Königsberg und Memel hielten sich etwa auf der gleichen Höhe des Vormonats. Die Stückgutfrachten haben keine Aenderung erfahren, während die Kahnfrachten steigende Tendenz zeigten. Der Wasserstand war in der 1. Hälfte des Monats niedrig, Ende des Monats günstiger.

September.

Im Monat September hat die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt keine wesentlichen Aenderungen erfahren. Das Stückgeschäft hatte etwa den gleichen Umfang wie im Monat August. Von einem Kahnraummangel konnte direkt nicht mehr gesprochen werden; die Nachfrage nach Kahnraum war jedoch noch so rege, daß nur in den seltensten Fällen Fahrzeuge liegen blieben. Ein großer Teil des verfügbaren Kahnraums war wiederum in der Kohlenschiffahrt von den Weichselstationen nach Danzig beschäftigt. Außer den örtlichen Papierholztransportbewegungen im Hafen, fanden wiederum Papierholztransporte von Litauen nach Memel statt. Die Kohlenverschiffungen von Königsberg bezw. Memel nach Tilsit und Ragnit, sowie die Zellulose-Verladungen von Ragnit und Tilsit nach Memel und Königsberg hielten sich etwa auf der gleichen Höhe des Vormonats. / Die Kahnfrachten zeigten langsam steigende Tendenz, während sich die Stückgutfrachten auf der gleichen Höhe hielten. / Der Wasserstand war im Laufe des Monats September niedrig.

August.

Weichsel Der lebhafte Verkehr der Weichsel hat im August in vollem Umfange angehalten, sodaß die Gesamtmenge der beförderten Güter gegenüber dem Monat Juli noch eine Zunahme aufweist. Die Gütermenge wäre noch größer geworden, wenn nicht ein Streik der Kohlenarbeiter in Dirschau dort die Verladung unterbrochen hätte. Erst zu Ende des Monats trat in den Kohlenverladungen, hauptsächlich in Thorn und Dirschau, dann eine kleine Verminderung ein, die aber wohl nur vorübergehend sein dürfte. Der Verkehr war so stark, daß in Danzig zeitweise ein Dutzend und mehr Kähne mit Kohlen lagen und auf die Umladung in Seeschiffe warteten. Die untere Weichsel hat noch niemals einen so starken Güterverkehr aufzuweisen gehabt, wie im August dieses Jahres. Da infolge der ungünstigen Lage der Weichselschiffahrt in den letzten Jahren viele Weichselkähne abgewandert sind, namentlich schon bei dem Uebergang des unteren Weichselgebietes an Polen zahlreiche große Kähne nach Deutschland gingen, so herrschte dauernd Kahnmangel. Polnische Unternehmer haben deshalb eine ganze Reihe von Kähnen von der Oder herüberkommen lassen und diese für längere Zeit gemietet. Man sieht daher jetzt auch viele für die Weichselverhältnisse ziemlich große Schiffe von 400—500 t Tragfähigkeit auf der Weichsel. Für den Verkehr mit Kohlen von Dirschau nach Danzig können diese Kähne auch ohne weiteres voll beladen werden, und auf dieser Strecke ist auch der Verkehr am stärksten. Als Miete nimmt man für diese Kähne einen Satz von 20 Danziger Guldenpfennig für die Tonne und den Tag. Die Schiffe werden fast ausschließlich durch Schleppdampfer geschleppt, weshalb auch Mangel an Schleppdampfern eingetreten ist. Man sieht daher in der unteren Weichsel jetzt auch wieder manches alte polnische Fahrzeug, und auch Passagierdampfer werden zum Schleppen verwendet. / Im August kamen stromab nach Danzig durch die Einlager Schleuse, abgesehen von den Schiffen der Passagierlinien im Weichseldelta, die nicht mitgezählt sind, 88 Dampfer und 357 Kähne, die mit 71 368 t Fracht beladen waren, darunter 59 658 t Kohlen gegenüber nur 53 400 t Kohlen im Juli, 6 829 t Getreide, 2 981 t Raps, 2 309 t Holz und kleinere Mengen Mehl, Ziegelsteine, Maschinenteile usw. Der Raps kommt wie alljährlich im Herbst aus dem Weichseldelta. Der größte Teil der Kohlenmenge kam aus Dirschau, weiter waren Thorn und Bromberg die Hauptumschlagsplätze, aber auch in Schwetz und Kulm erfolgte die Umladung. Die gesamte Gütermenge der Talfahrt nach Danzig hat sich gegen Juli noch um rd. 7 000 t vermehrt. Stromab kamen auch wieder 6 Holztraften, während es im Juli nur 3 gewesen waren. Die Holzverladung auf Schiffe hat ebenfalls gegenüber dem Juli etwas zugenommen, ist aber immer noch verhältnismäßig unbedeutend angesichts der Tatsache, daß auf dem Bahnweg im August rd. 150 000 t Holz nach Danzig gekommen sind. Zum Vergleich sei erwähnt, daß im August 1913 nach Danzig auf der Weichsel 601 Schiffe mit 16 613 t Gütern kamen, außerdem 19 Flöße. Damals ging die Hauptmenge der Güter nicht stromab, sondern stromauf, und zwar gingen im August 1913 stromauf 38 248 t Güter. Der Bergverkehr hat sich im August 1926 auch bedeutend lebhafter gestaltet als in den vorhergehenden Monaten und war mit insgesamt 6 324 t Gütern sogar doppelt so groß als im Juli. Hauptsächlich wurden stromauf befördert Steine für Arbeiten im Danziger Weichselgebiet, Erdölerzeugnisse, Zement, Zucker, aber auch Kohlen nach Ostpreußen. Der größere Teil dieser Gütermenge ging nach Ostpreußen. Durch die Einlager Schleuse gingen im August stromauf 884 Dampfer und 342 Kähne, davon 298 Kähne leer. / Die Belebung der Weichselschiffahrt zeigt sich auch in der bemerkenswerten Tatsache, daß zum ersten Male nach dem Kriege in Danzig ein Frachtkahn für die Weichsel gebaut wird. Ein solcher von schätzungsweise 500 t Tragfähigkeit befindet sich auf der Werft von Wojahn im Bau. / Begünstigt wurde der lebhafte Verkehr durch den anhaltenden guten Was-

serstand. Selten hat die Weichsel das ganze Jahr hindurch einen so guten Wasserstand gehabt wie diesmal. Im Laufe des August ist zwar das Wasser ganz allmählich gesunken, doch war am 10. September in Thorn immer noch ein Wasserstand von 1,0 m vorhanden, was nur 27 cm unter Mittelwasser liegt. Dadurch ist es auch ermöglicht, daß in Dirschau ununterbrochen der Kohlenversand direkt nach See mit Seeleichtern fortgesetzt wird. Es sind jetzt bereits wieder Seeleichter dauernd darin beschäftigt. / Im Frühjahr erfuhr man schon von den Zahlungsschwierigkeiten der größten polnischen Weichselreederei, wobei erhebliche Beträge auch durch den Staat verloren sind. Jetzt ist eine andere polnische Firma, die an der Weichselschiffahrt ebenfalls stark beteiligt war, auch in Zahlungsschwierigkeiten geraten, nämlich die Speditions- und Reedereifirma Polbal, die früher eine der größten Schiffsmaklerfirmen in Danzig gewesen war, auch mehrere Weichselkähne besaß und an der Weichselschiffahrt erheblichen Anteil hatte. Die Kähne der Firma sind inzwischen versteigert worden, die Gesellschaft mußte mit einem Verlust von 538 000 Zl. in Liquidation treten und besteht heute in Danzig nicht mehr. Der polnische Anteil an der unteren Weichselschiffahrt ist dadurch immer geringer geworden und beschränkt sich heute in der Hauptsache auf die kleinen Kahnschiffer.

September.

Im Gegensatz zu dem lebhaften Schiffsverkehr auf der Weichsel in diesem Sommer steht der Rückgang der Holzflößerei. Während vor dem Kriege etwa jährlich 2 000 000 Festmeter Holz auf der Weichsel von Rußland nach Westpreußen kamen, wovon etwa ein Drittel nach Danzig ging und zwei Drittel nach Bromberg abschwenkten, wird im Jahre 1926 die Holzflößerei nicht den zehnten Teil des früheren Umfanges erreichen. Schon im vorigen Jahre war die Holzflößerei sehr schwach, aber in 1926 hat sie beinahe ganz aufgehört. Das gilt nicht nur für die Flößerei nach Danzig, sondern auch für die Flößerei nach Bromberg. Bromberg war früher ein Mittelpunkt des Holzhandels, besonders für die Versorgung Deutschlands mit polnischem und russischem Holz. Das Rundholz aus dem heutigen polnischen Gebiet nahm seinen Weg über Bromberg durch den Bromberger Kanal nach Deutschland. In Bromberg wurden die Flöße für den Transport durch den Kanal umgebaut. Ein Teil des Holzes blieb allerdings dann bei den Bromberger Sägewerken und wurde für den deutschen Markt eingeschnitten. Durchschnittlich betrug die Holzflößerei durch den Bromberger Kanal vor dem Kriege jährlich eine Million Festmeter. Im Jahre 1912 waren es beispielsweise 937 000 Festmeter, in dem sehr guten Jahre 1905 sogar 1 156 000 Festmeter. Von dieser Holzflößerei durch den Bromberger Kanal ist aber fast nichts übrig geblieben. Im Jahre 1925 wird diese ganze Flößerei auf etwa 60 000 Festmeter geschätzt, 1926 hat sie kaum 50 000 Festmeter erreicht. In Bromberg selbst wurden früher durchschnittlich etwa 500 000 Festmeter eingeschnitten, und die Schnittware ging dann zum Teil mit der Bahn, zum Teil in Schiffen nach dem Reiche. Heute umfaßt der Einschnitt in Bromberg kaum die Hälfte dieser Menge. Der Bromberger Kanal wird daher jetzt fast gar nicht mehr ausgenutzt. Aber auch nach Danzig fehlt nicht nur die Holzflößerei, sondern auch Schnittholz wird fast gar nicht auf dem Wasserwege befördert. Für die ungeheure Schnittholzausfuhr von Danzig nach England wird nach Danzig fast nur der Bahnweg benutzt. Dieses Aufhören der Holzflößerei und der Holztransporte auf der Weichsel erklärt sich hauptsächlich aus den niedrigen Eisenbahntarifen, denen erhöhte Unkosten der Schiffahrt in Gestalt von hohen Löhnen und Schiffahrtsabgaben gegenüberstehen. Während Danzig in den letzten Monaten monatlich etwa 100 000 t seewärts verschifft hat, kamen auf dem Weichselwege monatlich nicht mehr als 2—3 000 t nach Danzig. Auch im September war der Transport von Holz auf der Weichsel nach Danzig wieder äußerst gering. In den ersten beiden Dritteln des Monats kamen nur etwa 1 200 t Holz stromab. Die Kohlenverschiffung war dagegen wieder sehr lebhaft. Leider fehlen noch die Zahlen für den ganzen Monat September. In den ersten 20 Tagen kamen nach Danzig auf der Weichsel 54 400 t Kohlen, also in zwei Dritteln des Monats fast ebenso viel wie in dem ganzen Monat August. Namentlich hat die Kohlenverladung in Dirschau ganz erheblich zugenommen, wo man wegen des schlechteren Wasserstandes weniger Kohlen auf Seeschiffe umladen konnte und dafür mehr in Binnenschiffe verlud. Anfang Oktober erst stieg der Wasserstand wieder so weit, daß die Seeleichter in Dirschau volle Ladung nehmen konnten. In den ersten 20 Tagen des September kamen nach Danzig stromab 289 Kähne, die außer Kohlen und Holz in größerem Umfange auch Getreide, Melasse und Soda beförderten. Die gesamte Gütermenge in den ersten zwei Dritteln des September betrug in der Talfahrt 61 300 t. Stromauf gingen von insgesamt 258 Kähnen 223 ohne Ladung, während die übrigen meistens Steine für Strombauten geladen hatten, ferner Talg nach Warschau und Stückgüter nach Warschau und Königsberg. Die ganze stromauf beförderte Gütermenge betrug nur 3 700 t. / In Polen hat man vor kurzem ein Verkehrsministerium eingerichtet, das auch besonders den Wasserstraßenbau fördern soll. Das Ministerium hält für die wichtigste Aufgabe merkwürdigerweise aber nicht den Ausbau der Weichsel, sondern die Herstellung eines Kanals vom Goplo-See nach der Warthe, weil dieser Kanal einen Teil der Kohlenwasserstraße von Oberschlesien nach Bromberg bilden soll. Die Teilstrecke vom Goplo-See bis zur Warthe ist ungefähr 25 km lang und soll ca. 10 Millionen Goldfranken kosten. Vom Goplo-See nach dem Bromberger Kanal besteht bereits eine Wasserstraße in Form der kanalisierten Netze mit Schleusen für 200 t-Kähne. Man hätte dann eine Wasserstraße von der Warthe, also von Posen, auf polnischem Gebiet bis nach Bromberg und dann nach der Weichsel. Während bisher der Wasserverkehr von Posen sich ausschließlich auf der Warthe nach der Oder und dann nach Deutschland richtete, würde dieser Goplo-Kanal den Zosener Verkehr nach Danzig ablenken. Politisch ist der Plan verständlich, wirtschaftlich ist er unverständlich, da ein Ausbau der Weichsel am wirtschaftlichsten und notwendigsten ist.

Binnenschiffahrtsverkehr in Bayern, rechts des Rheins, auf der Donau, dem Main und dem Ludwig—Donau—Main-Kanal im August (Juli) 1926.

Ein- bezw. Ausladeort		Ankunftsverkehr zu Berg	Ankunftsverkehr zu Tal	Abgangsverkehr zu Berg	Abgangsverkehr zu Tal
Regensburg .	August	14 629,5	7 790,5	—	18 746
	(Juli)	26 720,5	463	—	18 974
Deggendorf .	August	295,5	—	—	3 652
	(Juli)	602	—	—	3 327
Passau . . .	August	1 626	203,5	1	7 598,5
	(Juli)	10 385	117	7	10 807.5
Aschaffenburg	August	73 285,5[1])	1 701,5[2])	399,5	12 518[3])
	(Juli)	60 921	1 269,5	266	8 029[3])
Würzburg . .	August	6 091,5	1 058	220	4 424
	(Juli)	7 225,5	170	1 075	4 613
Bamberg . .	August	2 552	—	195	643
	(Juli)	2 325,5	—	92	2 247[4])

Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Holz aller Art, Getreide aller Art, Mais, Benzin und Sammelgüter befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Salz, Eisen und Eisenfabrikate, Sammelgüter, Mehl und Mühlenerzeugnisse, Chemikalien, Gerbstoffe und Düngemittel, Sand und Kies und Getreide aller Art. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug im August insgesamt 44 088 t (im Juli 68 336,5 t), davon Grenz-Eingangsverkehr 16 221,5 t (36 135,5 t). Grenz-Ausgangsverkehr 28 866,5 t (32 201 t). / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 73 284,5 t (60 921 t), darunter vorwiegend Steinkohlen und Koks 53 230 t (49 167,5 t), Holz aller Art 11 844,5 t (6 167 t), Thomasmehl mit 3 223,5 t, Sand und Kies 2 110,5 t (642,5 t), Steine aller Art 958 t (2 420 t). Eisen- und Eisenfabrikate 896 t (1 060 t). Zu Tal kamen 1 701,5 t an (1 269,5 t), davon 1 372.5 t (1 020 t) Sand, Ton und Kies, außerdem 432 t (760 t) Floßholz. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 12 518 t (8 029 t), hiervon hauptsächlich Steinkohlen 5 133 t, Schwefelkiesabbrände 4 594,5 t (4 286 t), Holz aller Art 1 595,5 t (1 169,5 t), Tonwaren 393 t und außerdem 432 t Floßholz (760 t). In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Tal 6 091,5 t (7 225,5 t), in der Hauptsache Mehl und Mühlenerzeugnisse 3 125 t (3 860,5 t), Steinkohlen und Koks 1 622 t (801,5 t) und 303,5 t Blei, der Abgangsverkehr zu Tal 4 424 t (4 613 t), hiervon Eisen- und Eisenfabrikate 2 842,5 t (3 068,5 t) und 1 117 t (1 200 t) Holz aller Art. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg von 2 552 t (2 325,5 t), darunter 2 009 t (1 852,5 t) Mehl und Mühlenerzeugnisse und einen Abgangsverkehr zu Tal von 643 t (2 247 t), davon 405 t Chemikalien (und im Juli 629 t Ton- und Porzellanwaren, 520 t Sand und Kies und außerdem 1 110 t Floßholz) zu verzeichnen. / An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 112 105 t (101 598 t), davon zu Berg besonders Steinkohlen und Koks 57 419 t (52 023 t), 11 752 t (6 185 t) Holz aller Art, 4 833 t (6 716 t) Mehl und Mühlenerzeugnisse, 2 232 t (1 488 t) Sand und Kies, 1 569 t (3 520 t) Steine aller Art (außerdem im Juli 1 531 t und 1 339 t Eisen und Eisenfabrikate). Zu Tal 9 783 t (9 259 t)

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.
[2]) Hierzu 432 t Floßholz (760 t).
[3]) Hierzu 432 t Floßholz (760 t).
[4]) Hierzu 1110 t Floßholz.

Holz aller Art, 6 025 t (3 080 t) Zement, 3 137 t Steinkohle, 4 936 t (3 554 t) Schwefelkiesabbrände, 4 706 t (4 013 t) Eisen und Eisenfabrikate, 2 687 t (1 732 t) Steine aller Art, 2 529 t (3 108 t) Sand, Kies und Ton und außerdem 22 377 t (8 286 t) Floßholz. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 3 140 t (3 476 t), zu Tal 5 905 t (40 030 t) Schiffsgüter und 16 020 t (9 248,5 t) Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 3 225 t (2 588 t), zu Tal 1 290 t (2 452 t) Schiffsgüter und 7 494 t (2 838 t) Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 2 855 t (2 578 t), zu Tal 930 t (2 062 t) Schiffsgüter und 6 531 t (3 642 t) Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen auf Mehl und Mühlenerzeugnisse, Getreide, Holz, Steine, Sand und Kies und Eisenfabrikate. / Auf dem Ludwigskanal erstreckte sich der Verkehr hauptsächlich auf Holz aller Art, Ton, Kies und Sand. In Kelheim kamen 144 t an, 660,5 t (1 038,5 t) Schiffsgüter und 534 t (347 t) Floßholz gingen ab, in Nürnberg kamen 162,5 t (75,5 t) an, durch die Schleuse Bamberg gingen 2 495,5 t (2 557,5 t) Floßholz in den Main über. An sonstigen am Ludwigskanal gelegenen Häfen und Ladeplätzen stellte sich der Ankunftsverkehr auf 609,5 t (287 t).

EISENBAHNFRAGEN

Reichsbahndirektor Dorpmüller. Die Verhandlungen der Reichsregierung mit dem Verwaltungsrat der Reichsbahn in der Frage einer möglichst engen künftigen Zusammenarbeit zwischen Reichsbahnverwaltung und Reichsverkehrsministerium sind am 18. 10. 1926 zum Abschluß gekommen. / Nachdem die diesbezüglichen Richtlinien sowohl seitens der Reichsregierung als auch des Verwaltungsrates der Reichsbahn am 17. 10. 1926 ihre offizielle Zustimmung gefunden haben, ist auf Vorschlag der Reichsregierung die Bestätigung der Wahl des bisherigen stellvertretenden Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch den Reichspräsidenten erfolgt.

Reichsbahn und Schiffahrt. Wie wir hören, hat die Deutsche Reichsbahn ihr Augenmerk neuerdings auf die umfangreichen Rohzuckerstransporte geworfen, die von ost- und norddeutschen Produktionsstätten nach den westdeutschen Raffinerien gehen. Diese Rohzuckertransporte, die in der Hauptsache aus dem Einflußgebiet der Oder kommen und die über Cosel, Oppeln, Brieg, Ohlau, Glogau, Breslau, Neusalz, Tschicherzig usw. umgeschlagen werden, werden bisher in der Hauptsache über Stettin und Hamburg und von da über Rotterdam nach den west- und südwestdeutschen Raffinerien verfrachtet. Sie bilden heute einen unentbehrlichen Grundstock der Oderschiffahrt und sind für die beiden Seehäfen, in der Hauptsache Stettin, und deren Linienfahrt nach holländischen Häfen eine begehrenswerte Ladung, wenn auch ein großer Teil dieser Sendungen mit kompletten Dampfern der freien Fahrt zum Seetransport gelangt. Wenn die Reichsbahn heute in diese Transporte eingreifen würde, so würde sie sich damit auf ein Gebiet begeben, das stets ureigenste Domäne der Schiffahrt war. Sie würde aber auch gleichzeitig in dem Geschäft nur erfolgreich sein können, wenn sie ihre Frachten in einem Maß ermäßigen würde, das keinen Anreiz mehr zur Führung der Transporte bildet. Die durchschnittlichen Frachten, zu denen diese Zuckertransporte von der oberen und mittleren Oder gefahren werden, betragen etwa M. 6,—; 7,— per Tonne bis fob Stettin, etwa 7—7½ Hfl. per Tonne für die Seefracht Stettin—Rotterdam und etwa 3—4 Hfl. per Tonne für die Rheinfracht. Es ergibt sich daraus ein Gesamtsatz von etwa Mk. 2,50 per 100 kg. Will die Reichsbahn durch Tarifmaßnahmen diesen Verkehr gewinnen, so muß sie denselben, evtl. noch einen etwas niedrigeren Satz im Wege eines Ausnahmetarifes erstellen; da es sich aber um Entfernungen von etwa 1 000 und mehr Kilometern handelt, so würde eine so weitgehende Tarifermäßigung geradezu eine Gewaltmaßnahme darstellen. Es kann nicht der Sinn der Reichsbahntarifpolitik sein, durch derartige Gewaltmaßnahmen einen von jeher auf den Wasserweg eingestellten Verkehr an sich zu reißen.

Aufwertung von Bahnsicherheiten. Bei den früheren Staatsbahnverwaltungen und später bei der Deutschen Reichsbahn sind in der Vorkriegs- und Nachkriegszeit bare Gelder als Sicherheiten für Frachtstundungen und anderen Ansprüchen der Bahn von den Verfrachtern hinterlegt worden, deren Rückzahlung unter entsprechender Aufwertung die Reichsbahn heute verweigert. Der Verein deutscher Spediteure empfiehlt nun Zusammenschluß und gemeinsame Klage der betroffenen Firmen. Der Verein deutscher Spediteure ist zur Vermittlung dieses gemeinsamen Vorgehens bereit und bittet alle Firmen, die in der Zeit vor dem Kriege und bis zum 1. 1. 20 bare Sicherheiten bei der Preußisch-Hessischen Staatsbahn oder bei einer anderen deutschen Staatsbahn hinterlegt und das Geld noch nicht oder erst nach dem 1. Januar 1920 in entwertetem Gelde zurückbekommen haben, sich unter Angabe folgender Punkte bei ihm zu melden:

1. Höhe der eingezahlten Sicherheit und Angabe des Datums, an dem die Einzahlung erfolgte.
2. Angabe der Bahnbehörde, die das Geld bekommen hat.
3. Angabe, wann etwas und wieviel davon zurückgezahlt ist.
4. Erklärung, ob die Firmen bereit sind, sich an einem Prozeß gegen die Bahn zu beteiligen.

Neuer Binnenumschlagstarif. Mit Wirkung vom 15. Oktober 1926 wird für bestimmte Tonwaren vom Saargebiet (Uebergang Eichelscheid Grenze) nach Ludwigshafen (Rhein) zur Weiterbeförderung auf dem Wasserwege nach dem Ausland der Durchfuhr-Ausnahmetarif 202 eingeführt.

Aufhebung deutscher Ausnahmetarife für belgische Seehäfen. Die Deutsche Reichsbahn hat bekanntlich in Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Versailler Vertrag Ende des Jahres 1924 verschiedene Seehafentarife zugunsten der belgischen Häfen eingeführt, trotzdem bereits am 10. Januar 1925 die betreffenden Verpflichtungen ihre Gültigkeit verloren. Im Verfolg dieser Tarifpolitik mußte die Deutsche Reichsbahn damals auch den holländischen Seehäfen eine Reihe von Seehafentarifen zugestehen, um die deutsch-holländischen Handelsbeziehungen nicht durch irgend welche Benachteiligung zu trüben. Nichtsdestoweniger blieb Belgien im Besitz von Tarifen, die Holland mit Rücksicht auf andere Interessen (z. B. Rheinschiffahrt) nicht zugestanden werden konnten. Holland hat in der Zwischenzeit alles Mögliche versucht, um eine Gleichstellung der holländischen und belgischen Häfen in der deutschen Tarifpolitik durchzusetzen und es kam in der holländischen Presse periodisch immer wieder zu unfreundlichen Auseinandersetzungen über die ungleichmäßige Behandlung beider Länder durch die Deutsche Reichsbahn. Diese hat nunmehr die Aufhebung der nur für Belgien gültigen Tarife ab 15. Oktober 1926 verkündet. Es handelt sich um die Ausnahmetarife.

A. T. 35 B für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren sowie Eisenbahnfahrzeuge.
A. T. 39 B für Stückgut und Wagenladungen.
A. T. 49 B für Glas- und Hohlglaswaren.
A. T. 52 B für Papier und Pappe, sowie Tapeten und Tapetenborten aus Papier.

Es bestehen nunmehr noch an reinen Seehafentarifen zugunsten von Holland und Belgien die Ausnahmetarife:

A. T. 33 H bezw. B (Thüringische, böhmische und Nürnberger Waren).
A. T. 34 H bezw. B (Hanf, roh).
A. T. 55 H bezw. B (Wetzsteine der Klasse E).
A. T. 61 H bezw. B (Feuertonwaren, Steingutwaren, Töpfer- und Steinzeugwaren, Tonwaren).

Außerdem bestehen bekanntlich aus West- und Südwestdeutschland sowie aus der Schweiz noch eine Reihe von „B" und „H"-Tarifen, die sowohl dem Versand nach Holland und Belgien, wie auch der Ausfuhr über holländische und belgische Häfen zugute kommen, die aber nicht den Charakter von Seehafentarifen tragen, weil sie lediglich im Wettbewerbsinteresse der Deutschen Reichsbahn eingeführt sind, der diese Transporte ohne diese Tarife über die französischen und belgischen Bahnen entgehen würden.

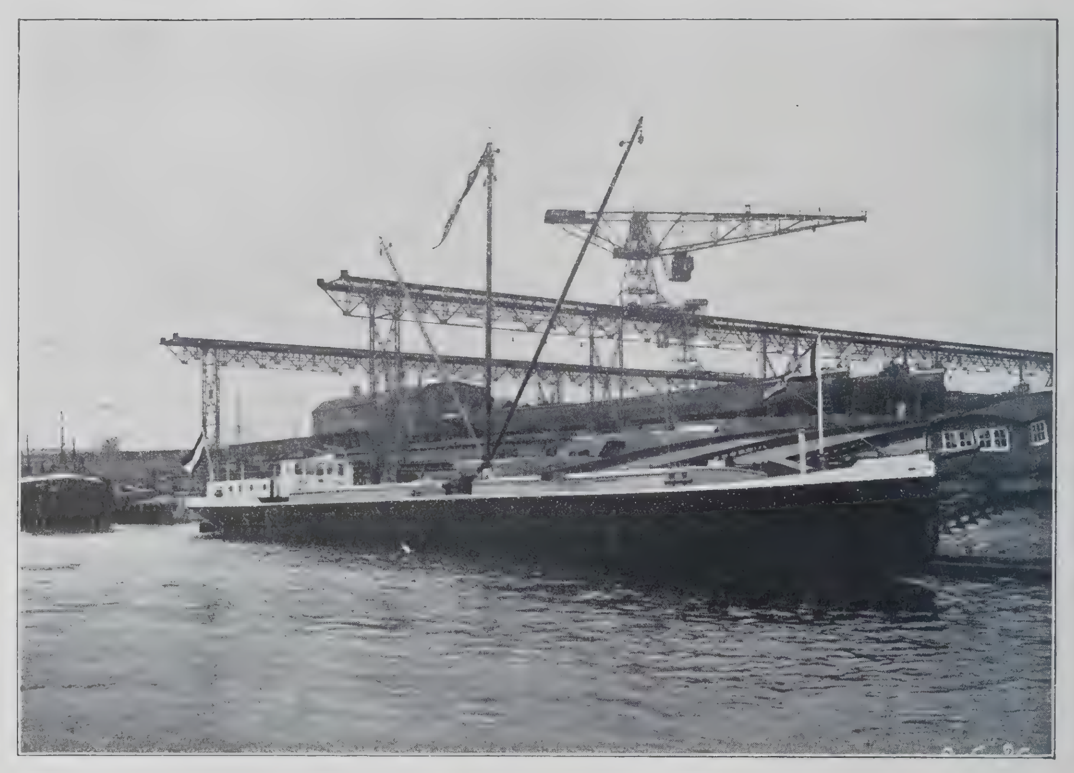
PERSÖNLICHES

Von der Technischen Hochschule Aachen wurde dem Direktor Ingvat Kristensen in Oslo in Würdigung seiner Verdienste auf dem Gebiete der Hydrologie, Wasserwirtschaft und des Wasserbaues die Würde eines Ehrendoktors verliehen.

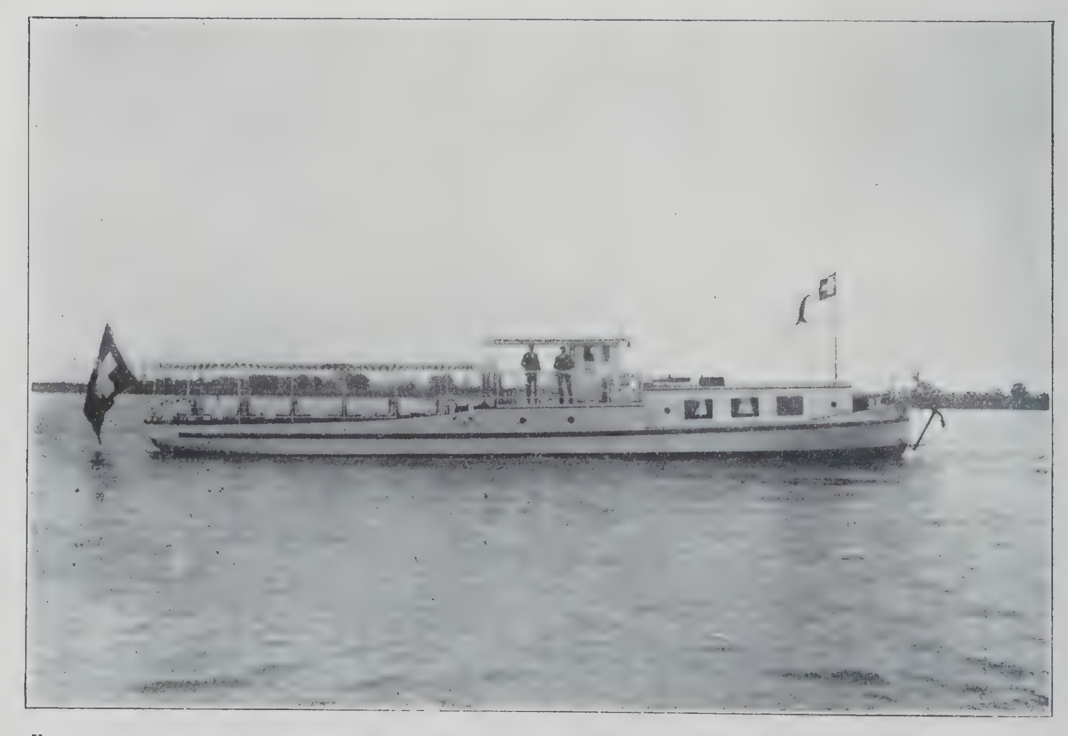
Direktor Eberhard Cords, Hamburg konnte am 19. Oktober 1926 sein 25jähriges Geschäftsjubiläum bei der Schlesischen Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd, AG., Hamburg begehen.

Direktor Karl Arends, Vorstandsmitglied der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft Mannheim, feierte am 1. Oktober 1926 sein 50jähriges Geschäftsjubiläum als Spediteur.

Neuzeitlicher Flußschiffbau



Motoreilgüterschiff „Else“ der Reederei C. Rothenbücher, Berlin, mit direkt umsteuerbarer 6-Zylinder M. A. N.-Schiffsdieselmaschine, erbaut von der Walsumwerft der Gutehoffnungshütte.



Personen- und Schleppboot „Vogel Gryf“ der Basler Rheinschiffahrts-A.-G. in Basel, mit 2 M. A. N. Motoren von je 90 PSe, 21 km Geschwindigkeit, für 200 Passagiere. Erbaut von der Walsumwerft der Gutehoffnungshütte.

BUCHBESPRECHUNGEN

Deutscher Schiffahrtskalender 1927 (30. Jahrgang). Verlag Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitschrift, Hamburg 11, Steinhöft 3, Preis Mk. 2,—.
Der seit Jahren beliebte Kalender bietet in der vorliegenden Bearbeitung eine Reihe wesentlicher Neuerungen. Das völlig für die Praxis zugeschnittene Werk behandelt u. a. nachfolgende Themen: Tonnagebezeichnungen, Abkürzungen im Frachtverkehr, Klassifikationsgesellschaften, Verzeichnis der Reedereien, Werften und Schiffsmakler, Verbände und Organisationen, Tarife, Signalverkehr usw. Die geschmackvolle Aufmachung und der billige Preis des Kalenders wird dazu beitragen, eine weitgehende Verbreitung in den Interessentenkreisen zu gewährleisten.

Schiffbau-Kalender 1925/26. Hilfsbuch der Schiffbauindustrie. Berlin, Zeitschrift „Schiffbau", Deutsche Verlagswerke Strauß, Vetter & Co.
Die neue Ausgabe des Schiffbau-Kalenders hat eine wesentliche Umarbeitung erfahren, insbesondere ist eine erhebliche Erweiterung des behandelten Stoffes vorgenommen. Neu hinzugekommen sind in dem allgemeinen Teil eine Reihe von Umrechnungstabellen, Zusammenstellungen über die neuen englischen Normalprofile, die Teile über die Widerstandsbestimmungen durch Schleppversuche. Berücksichtigt weiter eine Reihe neuer Bauvorschriften. Der Ausbau und Einrichtung der Schiffe behandelnde Teil ist durch Neuaufnahme wichtiger Kapitel und reichen Bildmaterials auf das Fünffache des früheren Umfanges gewachsen. / Der maschinenbauliche Teil ist auf Grund der seit der letzten Kalenderausgabe erreichten Aenderungen in der Schiffsbau-Maschinentechnik umgearbeitet. Neu ist auch hier ein systematisch geordnetes Quellen- und Literatur-Verzeichnis.

„Frei Ströme!" von Prof. Dr. Hennig, Düsseldorf. „Wirtschaftspolitische Zeitfragen" Heft 3 — herausgegeben von Prof. Dr. Ernst Schultze. 1926. G. A. Gloeckner, Leipzig, 104 Seiten, geheftet Mk. 5,—.
Die kleine Schrift behandelt eine ungemein wichtige und dennoch von den politischen, wirtschaftlichen und völkerrechtlichen Untersuchungen stark vernachlässigte Frage, die durch die in Versailles erfolgte Internationalisierung verschiedener deutscher Ströme akut geworden ist. Wir verweisen auf die in der vorliegenden Nummer der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erschienene Selbstanzeige des den Lesern der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bekannten Verfassers.

Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt. Von Dr. rer. pol. Hans E. Priester, Verlag von Julius Springer, 1926. Preis Mk. 10,50.
Der Verfasser hat unternommen, den Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt nach ihrer Zerstörung durch den Krieg systematisch darzustellen und so einen Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte der Gegenwart zu liefern. Dabei handelt es sich weniger um eine Uebersicht über die Einzelvorgänge, sondern vielmehr um eine Erfassung der großen charakteristischen Gesichtspunkte. Im Hauptteil werden zunächst die finanziellen und materiellen Grundlagen des Wiederaufbaues untersucht. Ein weiteres Kapitel beschäftigt sich mit der horizontalen Konzentration als Mittel zum Wiederaufbau, während die letzten Kapitel dem Wiedereintritt der deutschen Reedereien in die internationalen Schiffahrtsverbände und der Wiederaufnahme des Ueberseeverkehrs nach dem Kriege gewidmet sind. Dem Verfasser ist es gelungen, bei kluger Beschränkung auf die wesentlichsten Momente ein abgerundetes Bild jener großen Leistung zu geben, die beim Wiederaufbau der deutschen Seeschiffahrt vollbracht wurde.

Die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und ihre Kraftwerke. Sonderheft der „Bayerischen Industrie- und Handelszeitung". Verlag F. C. Mayer, G. m. b. H., München, Brienner Straße 9. Rund 30 Seiten mit 40 Abbildungen. Preis geheftet Mk. 1,—.
Das vorliegende Sonderheft behandelt das Projekt der Rhein-Main-Donau-wasserstraße und ihrer Kraftwerke vom deutschen Standpunkte aus, während das im Vorjahre erschienene erste Sonderheft diese Frage mehr international behandelt hatte. Der Generaldirektor der Rhein-Main-Donau-A. G., Staatsrat Dr. von Graßmann, hat erstmalig in einem Artikel „Zur Finanzgeschichte der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau" die finanzielle Seite dieses Riesenproblemes aufgedeckt. Ein weiterer Artikel befaßt sich mit der Vorgeschichte des Kanalgedankens und den technischen Schwierigkeiten der Kanalverbindung. Die fertigen und die begonnenen Kraftwerke und die nächsten Projekte der Rhein-Main-Donauwasserstraße erörtert Regierungsbaurat Th. Reichel, München. Wasserkraft oder Binnenschiffahrt — Wasserkraft und Binnenschiffahrt behandelt Ingenieur Dr. Klaus Serrat. Speziell die fränkischen Kreise wird der Artikel „Die Rhein-Main-Donau-Großschiffahrt und das Maindreieck", verfaßt von Oberbürgermeister Schuster, Kitzingen, interessieren. Ganz besonders sei auch auf den Aufsatz von Graf E. von Zedtwitz „Das Ausland und seine Einstellung zur Konzentration des mitteleuropäischen Verkers durch die Rhein-Main-Donauwasserstraße" hingewiesen. Eine Monographie der verschiedenen an der zukünftigen Großwasserstraße gelegenen Städte beschließt den Sonderteil der vorliegenden Nummer.

Die Rheinschiffahrt nach Basel. Von Jean Richard Frey, Verlag Orell Füßli, Zürich, Leipzig, Berlin, Preis 2 Mk.
Die vorliegende Schrift umfaßt die Geschichte der Bestrebungen zum Anschluß der Schweiz an das internationale Wasserstraßennetz und zur Schaffung eines Wasserweges von der Schweiz zum Meere. Der Zweck liegt vor allem darin, die Allgemeinheit auf die Bedeutung des Rheins als Verkehrsweg für die Schweiz aufmerksam zu machen. Die Schrift ist in ihrer populären Form und mit ihrem anschaulichen Bilder-Material außerordentlich geeignet, möglichst weite Kreise mit den für die Schweiz neuen Verkehrsweg und den hiermit im Zusammenhang stehenden Fragen vertraut zu machen.

50 Jahre Elbe-Verein. Festschrift zum 50jährigen Bestande. Von Direktor Eduard Wagner, Außig, mit einer Beilage „Die Erhöhung der Schiffbarkeit der Elbe unterhalb Außig". Von Prof. Ing. Alois Rosenkrantz, Prag. Auszug 1926. Verlag des Elbe-Verein.
Die Schrift bringt eine Zusammenstellung der wichtigsten Ereignisse, speziell auf dem Gebiete des Verkehrswesens und der Elbeschiffahrt in den abgelaufenen 50 Jahren. Insbesondere wird gezeigt, wie der anfangs enge Kreis der Vereinsbetätigung nach und nach zu einem weit ausgedehnten Arbeitsfeld geworden ist.

Die Entwicklung des Baugewerbes und die Volkswirtschaft. Von Regierungsbaumeister a. D. Carl Müller, Verlag des Beton- und Tiefbau-Wirtschaftsverbandes E. V. Berlin W 10, Lützowufer 1a. Sammelpreis bei 40 Exemplaren 2,20 Mk. je Stück.
Das Buch behandelt insbesondere die Bedeutung des Baugewerbes in dem Wiederaufbau unserer Wirtschaft. Vor allem wird die Frage untersucht, ob das Baugewerbe in absehbarer Zeit damit rechnen kann, ohne Stützung aufzukommen. Um die gefühlsmäßige Einstellung möglichst auszuschalten, ist der gesamte Fragenkomplex statistisch und zahlenmäßig untersucht worden. Dabei wird zunächst die Entwicklung des Baugewerbes und seiner Bedingungen im einzelnen besprochen. Es wird weiter versucht, die gewonnenen Zahlen in ein die Gesamtwirtschaft umfassendes Schema einzufügen, um so die Unterlagen für ein Abwägen der verschiedenen Möglichkeiten zu gewinnen.

„Wasserstraßen- und Eisenbahnkarte von Deutschland". 1 : 1 000 000. Geografischer Verlag Richard Schwartz, Berlin W 8, Jägerstraße 61, 2. Auflage.
In übersichtlicher Form sind in der vorliegenden Karte die Wasserwege Deutschlands entsprechend ihrer Tragfähigkeit in 4 Skalen in Blaudruck zur Darstellung gebracht. Außerdem finden sich Angaben über die Tragfähigkeit bei den einzelnen Flußläufen, Angaben über Schleusen usw. Die Uebersichtlichkeit wird erhöht durch ein Ortsregister, das die Auffindung aller Ortsnamen erleichtert. / Die Karte ist im Umschlag zusammenlegbar oder als Wandtafel mit Stäben zu beziehen durch den Buchhandel oder direkt durch den Verlag.

Illustrierte Donaukarte und Beschreibung. Herausgegeben unter Benutzung von amtlichem Material von F. Schmitt, Budapest. Preis Blatt 1 Mk. 1,50, Blatt 2 Mk. 1,—.
Die Karten im Maßstab zu 1 : 300 000 zeigen die Wasserstraße mit nautischen Merkpunkten und schiffahrtstechnischen Anlagen nebst den Städtebildern der Donaustädte. Die Fahrstraße ist mit 40 einzelnen Zeichen erklärt. Blatt 1 umfaßt die Strecke von den Donauquellen bis Passau, Blatt 2 die Strecke Passau—Linz—Wien. Die Aufnahme bezw. Neuarbeiten der übrigen Strecken ist in Aussicht genommen. / Die Hefte eignen sich vorzüglich für Donaureisende und Wassersportleute sowie für Behörden und Abordnungen bei amtlichen Donaubereisungen. Sie sind zu beziehen bei der Schiffahrtsstelle beim Bayerischen Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe, München.

Abschließung und Trockenlegung des Zuider-Sees. Im Verlage der Firma Gebr. von Cleef, s'Gravenhage, Spui 28 ist in deutscher Sprache eine Schrift über die „Abschließung und Trockenlegung des Zuidersee" erschienen. Die Broschüre, die auf Ersuchen des Vereins „Niederland in der Fremde" vom Generaldirektor der Zuidersee-Werke verfaßt worden ist, behandelt anhand erläuternder Abbildungen folgende Punkte:
1. Entstehung der Zuidersee, Beschreibung des gegenwärtigen Zustandes.
2. Geschichte der Pläne für die Trockenlegung bis zum Anfang der Ausführung.
3. Die zwischen 1919 und 1925 ausgeführten Werke.
4. Gesetzentwurf 1925 zur beschleunigten Ausführung der Werke. Beschreibung des näher ausgearbeiteten Entwurfs mit Angaben bezüglich Kosten und Nutzen des ganzen Unternehmens.

Lastaufnahmemittel für Krane und Hängebahnen. Im Auftrage und unter Mitwirkung des Ausschusses für wirtschaftliches Förderwesen beim Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung. (A. W. F.) bearbeite von Dipl. Ing. R. Hänchen. Beuth-Verlag, Berlin SW 19, Preis 4,50 Mk.
Die Schrift gibt in 187 Abbildungen einen Ueberblick über Lastaufnahmemittel, wie sie gegenwärtig in den Betrieben verwendet werden. Es wird vor allem die Anregung vermittelt, wie die zweckmäßigsten Ausführungsarten in Anwendung zu bringen bezw. wie die Lastaufnahmemittel zweckmäßig auszuführen sind. / Entsprechend den im Werkstättenbetrieb zu fördernden Gütern ist eine systematische Einteilung der Lastaufnahmemittel in 4 Gruppen vorgenommen; Lastaufnahmemittel für Einzellasten und Stückgüter, Lasthebemagnete, Fördergefäße für Schüttgüter, Gießgefäße. / Neben der Forderung nach schnellem Erfassen und Freigeben des Fördergutes ist für den Betrieb von großer Wichtigkeit, daß die Lastaufnahmemittel die größte Sicherheit bieten uid jeden einzelnen Unfall aushalten. Auf Grund der Stellungnahme der Deutschen Berufsgenossenschaften zu dieser Frage wurden nur solche Lastaufnahmemittel in die Sammlung aufgenommen, die die Gewähr für ein betriebssicheres Arbeiten bieten.

Ladegestelle für Hubwagen. Betriebsblatt des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung (A. W. F.) Beuth-Verlag, Berlin SW 19, Preis je Blatt 0,25 Mk.

Dr. Karlemeyers Ratgeber für Gläubiger. Organisator-Verlag, Leipzig 80. 58. Auflage mit Formularbuch Mk. 3,75.
Das Buch gibt Aufschluß darüber, wie man seine unstreitigen Außenstände ohne Kosten schnell sichert und beitreibt, um eigenen Verpflichtungen nachkommen zu können.

Dr. Karlemeyers Ratgeber in Schuldnernot gibt aus der Rechtspraxis des Schuldners Aufklärung darüber, wie man sich in Zahlungsverlegenheiten zur Aufrechterhaltung der Existenz helfen kann.

„Im Zauber des Tierlebens" von Friedrich von Lukanus. Herausgegeben vom Volksverband der Bücherfreunde, Wegweiser-Verlag G. m. b. H., Berlin, Preis 3,10 Mk.

Der Vorsitzende der Ornithologischen Gesellschaft trägt in diesem Buche eine Fülle von Erkenntnissen aus den verschiedensten Gebieten des Tierlebens zusammen. Die leicht verständlichen und lebendigen Ausführungen des Verfassers werden durch treffliche und technisch einwandfreie Bilder unterstützt. Das Werk in seiner gediegenen Ausstattung wird für alle Natur- und Tierfreunde von Interesse sein.

Die Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung der Schweiz. Herausgegeben unter Mitwirkung der Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung Basel, des Schweizerischen Baumeister-Verbandes (Vereinigung Schweizerischer Tiefbau-Unternehmer) Zürich, sowie namhafter Fachleute aller Sondergebiete. Zürich 1926. Verlag Max Fenner, Zürich, Rämistraße 7. Preis br. RM. 10.—.

Das Werk gibt einen guten Ueberblick über verschiedene wichtige Fragen der Wasserwirtschaft uud der Binnenschiffahrt der Schweiz und enthält eine Reihe von Artikeln namhafter schweizerischer Persönlichkeiten, welche auf den obigen Gebieten praktisch tätig sind. Besondere Aufmerksamkeit wurde in dem Werke den in den letzten Jahren in der Schweiz errichteten Wasserkraftanlagen sowie dem neuen Basler Rheinhafen gewidmet. Der Inhalt, sowie die zahlreichen Abbildungen, Pläne und Diagramme von welchen verschiedene zum ersten Mal veröffentlicht sind, bieten jedem Fachmann, der sich für die obigen Fragen interessiert, ein wertvolles Nachschlagebuch.

Die Getriebekinematik als Rüstzeug der Getriebedynamik. Von Dr. Ing. Fr. Proeger, Heft 285 der Forschungsarbeiten auf dem Gebiete des Ingenieurwesens. Gr. 8⁰, IV/74 Seiten mit 114 Abbildungen. Preis br. 6.70 RM. (VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.)

In der Praxis fanden erst in den letzten Jahren die Lehren der Kinematik eine gewisse Bedeutung, da sie wertvolle Dienste bei der Lösung mancher dynamischen Aufgaben leisteten. Wie die vorliegende Arbeit zeigt, können sämtliche dynamischen Aufgaben einer Lösung zugeführt werden. Der Verfasser hat zunächst in einem ersten Teil in grundlegender Weise die Getriebekinematik behandelt. Eine systematische Einteilung der Getriebe läßt eine weitere schematische Behandlung der Geschwinigkeiten und Beschleunigungen der einzelnen Getriebepunkte zu. Die hierbei notwendigen graphischen Verfahren sind eingehend auseinandergesetzt. Im zweiten Teil fanden dann die Kenntnisse der Getriebekinematik in der Getriebedynamik Anwendung. Es wurde zunächst die Aufgabe behandelt: Bei gegebenem Bewegungszustand und bekannter Massenverteilung eines Getriebes die auftretenden Gelenkdrücke und die wirkenden äußeren Kräfte zu bestimmen. / An Hand eines allgemein durchgeführten Beispiels dürfte es keine Schwierigkeiten bieten, dieselfe Aufgabe auf andere Getriebearten zu übertragen. / Hieran schließen sich Betrachtungen über die umgekehrte Aufgabe: Zu bekannten äußeren Kräften und bei bekannter Massenverteilung des Getriebes den Gang desselben zu bestimmen. Die Lösung dieser Aufgabe läuft darauf hinaus, die Massen auf die einzelnen Kurbeln des Getriebes zu reduzieren, was auf Grund der vorangegangenen Darlegungen jederzeit ausgeführt werden kann. Dadurch ist der Boden bereitet, um die entstehende Differentialgleichung zweiten Grades einer Lösung zuzuführen. / Das vorliegende Buch ist daher berufen, eine bisher fühlbare Lücke auf dynamischem Gebiete auszufüllen, und wird jedem Praktiker und Wissenschaftler, der sich mit dynamischen Problemen zu beschäftigen hat, wertvolle Hilfe leisten.

Volksverband der Bücherfreunde. Wegweiser-Verlag G. m. b. H., Bln.-Charlottenburg, Berliner Str. 42/43.

Das soeben erschienene 3. Heft der Vierteljahrs-Blätter verkündet den annähernd eine halbe Million zählenden Mitgliedern des Verbandes ein Preisausschreiben: „Welcher Band der 8. Jahresreihe hat mir am festen gefallen und weshalb?" Wertvolle Buchpreise warten der besten Löser. Erst den Namen mit äußerst interessant zu lesenden, hier erstmalig erscheinenden Beiträgen haben auch das 3. Heft der Virteljahrs-Blätter zu einem literarisch-wertvollen Baustein zusammengefügt. Das Heft wird allen Interessenten auf Wunsch von der Geschäftsstelle des Volksverbandes kostenlos zugestellt.

FIRMENNACHRICHTEN

Wm. H. Müller & Co.'s Erz- und Schiffahrts-Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Sitz der Hauptniederlassung: Duisburg-Ruhrort, Zweigniederlassung: Düsseldorf, Hofgartenstraße 2. Gesellschaftsvertrag vom 29. Juni 1926. Gegenstand des Unternehmens: Der Handel mit Erz und Kohle sowie sonstigen Mineralien und Metallen, der Betrieb der Schiffahrt, Umschlag und Spedition sowie der Betrieb von Handelsgeschäften aller Art. Stammkapital: 40 000 RM. Geschäftsführer: Anthony Annacker, Direktor in Duisburg; Arthur Hobrack, Direktor in Düsseldorf; Wilhelm Kober, Direktor zu Hamburg. Dem Karl Boß in Duisburg-Ruhrort, Heinrich Hattingen in Düsseldorf, Otto von Monschaw in Dortmund und Adolf Höffer in Hamburg ist Prokura mit der Maßgabe erteilt, daß jeder von ihnen die Gesellschaft nur gemeinschaftlich mit einem Geschäftsführer vertreten kann. Wenn mehrere Geschäftsführer bestellt sind, so wird die Gesellschaft durch zwei Geschäftsführer oder durch einen Geschäftsführer gemeinsam mit einem Prokuristen vertreten.

Rhein—Hannover-Kanalschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. zu Duisburg-Ruhrort. Durch Beschluß der Gesellschafter vom 29. September 1926 ist die Gesellschaft aufgelöst und in Liquidation getreten.

Reederei Aktiengesellschaft vormals Julius Krümling, Magdeburg. In der am 28. September 1926 stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre sind für die aus unserem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herren Curt Schiller, Alfred Busch, Carl Busch, Dr. Justus Koch, neu in den Aufsichtsrat gewählt die Herren Direktoren: Eduard Cords (Schlesische Dampfer-Compagnie, Berliner Lloyd A.-G.), Hamburg, Theodor Bayer, (Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft), Hamburg, Georg Heesch, (Vereinigte Elbschiffahrts-Gesellschaften A.-G.), Hamburg, und Carl Fuchs, (Elblagerhaus A.-G.), Magdeburg.

C. G. Maier, A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Commision, Mannheim. Die Bilanz per 31. 12. schließt mit einem Verlust von 103 345 RM. ab. A.-K. 1 500 000 RM.

Hamburger Elbeschiffswerft. Der Verlust von 0,4 Mill. M. (i. V. 0,26 Mill. M.) wird durch Auflösung der Rücklage von 0,1 Mill. M. und des Kontos Uebergangswirtschaft von 0,24 Mill. M. und Restvortrages von 0,06 Mill. M. gedeckt.

„Demag" Aktiengesellschaft, Duisburg. Die am 12. August 1926 gegründete „Demag" Akt.-Ges., Duisburg, hat am 1. Oktober d. Js. ihre Tätigkeit aufgenommen. Die Demag Aktiengesellschaft hat von den Vorbesitzern folgende Werke und Betriebsstätten mit deren Fabrikationsprogramm übernommen:

1. Die Werksanlagen in Benrath, Duisburg und Wetter, sowie in Duisburg-Meiderich, die bisher der Deutschen Maschinenfabrik A.-G., der Maschinenbau A.-G. Tigler und der Maschinenfabrik Jäger G .m. b. H. gehörten.
2. Die Werksanlagen der Maschinenfabrik Thyssen & Co. A.-G. in Mülheim-Ruhr, sowie die dieser Firma gehörige Beteiligung an der Firma Weuste & Overbeck.
3. Die der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. gehörigen Betriebsstätten in Mährisch-Ostrau und in Ottweiler-Saar.

Zusammen mit den vorstehenden Werken ist auch das gesamte bisher bei diesen Unternehmungen tätige Personal zu der Demag Aktiengesellschaft übergetreten. Die neue Gesellschaft wird die Geschäfte in der gleichen Weise wie die Vorbesitzer fortführen und die bis zum 30. September d. J. noch nicht abgelieferten Aufträge zu den vereinbarten Bedingungen fertigstellen. / Der Vorstand der neuen Gesellschaft, deren Zentral-Verwaltung sich in Duisburg, Werthauser Straße 64 befindet, besteht unter dem Vorsitz von Herrn Generaldirektor Dr. Reuter aus folgenden weiteren Mitgliedern: Otto Bamberger, Dr. Heinrich Bilger, Otto Blank, Gottlob Faßnacht, Dr. Carl Härle, Hermann Hintz, Rudolf Stahl, Hermann Tigler.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Basel, die Hafenstadt.
Von Alfons Paquet („Magdeburgische Zeitung" vom 13. 7. 26).

Der Ruhrbergbau und die Rheinschiffahrt nach Basel.
Von Direktor Tillich, Mülheim/Ruhr („Deutsche Bergwerks-Zeitung", Essen Nr. 51 vom 1. 7. 26).

Rheinschiffahrt und Kohlenversorgung der Schweiz.
Von Direktor Tillich, Kohlenkontor, Mülheim/Ruhr („Deutsch-Schweizerische Wirtschaftszeitung", Zürich Nr. 7 vom 5. 6. 26).

Die neuesten Bestrebungen der schweizerischen Industrie zu Gunsten des verbesserten Antriebes von Rheinschiffen.
Von Oberingenieur R. Schätti, Zürich („Werft, Rhederei, Hafen" Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Zusammenhänge zwischen dem Ausbau der schweizerischen Wasserkräfte und der Binnenschiffahrt.
Von Dr. Ing. A. Strickler („Werft, Rhederei, Hafen" Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Erfahrungen über die Unterhaltung und den Betrieb des Rhein—Herne-Kanals.
Von Reg.-Baurat Ostendorf, Duisburg („Deutsche Wasserwirtschaft" Nr 6 vom 20. 6. 26).

Die Main-Umschlagsplätze (Kurze Beschreibung der Häfen Frankfurt a. M., Hanau, Aschaffenburg, Würzburg und Bamberg).
„Der Schiffsfrachtendienst" Nr. 24 vom 28. 6. 26.

Die Entwicklung des Industriehafens der Jadestädte und ihre Industrialisierung.
Von Reg.-Baurat L. Hermeking, Wilhelmshaven („Die Weser" Nr. 6 vom 15. 6. 26).

Der Hansakanal und die deutsche Ausfuhr. Warum er gebaut werden muß.
Von Dr. Lui Köster, Hamburg („Hamburger Stimmen", Hamburg Nr. 55 vom 14. 7. 26).

Baugeschichtliche Entwicklung der Bremischen Hafenanlagen. Vortrag gehalten am 14. 5. 26 auf der Tagung der Hafenbautechnischen Gesellschaft in Bremen.
Von Oberbaurat Hedde, Bremen („Die Weser" Nr. 6 vom 15. 6. 26).

Ist der Bau des Hansakanals produktive Erwerbslosenfürsorge,
Von Reichsbahnrat W. Richard, Rotenburg („Verkehrstechn. Woche" Nr. 25 vom 23. 6. 26).

Das neue Projekt des Ueberlandkanals Plochingen—Ulm.
Von Strombaudirektor Konz, Stuttgart („Süd-West-Deutschland", Stuttgart Nr. 6 vom Juni 26).

Versuche für die Dichtung der Dammstrecke des Mittellandkanals im Elbegebiet.
Von Reg.-Baurat Dr. Ing. Max Schinkel, Magdeburg („Zeitschrift für Bauwesen", 1926).

Der Berliner Westhafen und Henry Ford.
Von Ludwig Fischer, Generalsekretär der „Behala" („Werft, Rhederei, Hafen" Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Aus der Geschichte des Luisenstädtischen Kanals. Ein Nachruf.
Von Mario Krammer („Deutsche Allgemeine Ztg.", Berlin vom 19. 7. 26).

Der Oder—Donau-Kanal.
Von Dr. Emil Bartz, Stettin („Der Schiffsfrachtendienst" Nr. 24 v. 28. 6. 26).

Die Donau als Verkehrsstraße.
Von Minister Dr. Schürff, Wien („Die Wasserwirtschaft" Nr. 13 v. 1. 7. 26).

Die Donauschiffahrt 1926.
„Freie Donau", Regensburg Nr. 14 vom 15. 7. 26.

Organisationsprobleme und Betriebsfortschritte der Donauschiffahrt.
Von Dr. Karl Winiewicz, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 13 vom 1. 7. 26).

Die österreichische Donau, ihre Bedeutung für die Großschiffahrt und die Wasserkraftnutzung.
Von Sektionschef Ing. Rudolf Reich, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 13 vom 1. 7. 26).

Donaufreihafen und Transit-Handelsplatz Wien.
Von Dr. Heinrich Nübel („Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 18 v. 1. 7. 26).

Das Donauhafenprojekt für Krems in Niederösterreich.
Von Oberbaurat Ing. Rudolf Erben („Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 13 vom 1. 7. 26).

Donaukraftwerk bei Struden mit Hochspeicherwerk in Dimbachthal.
„Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 13 vom 1. 7. 26.

Die Durchführung des Donauhafenprojektes.
„Wiener Bank- und Börsen-Zeitung" Nr. 22 vom 21. 6. 26.

Die Versinkungserscheinungen an der oberen Donau als zwischenstaatliche Wasserwirtschafts- und Wasserrechtsfrage.
Von Prof. Heinrich Heiser, Dresden („Zeitschrift für Bauwesen", 1926).

Der Ausbau der Donau als Großschiffahrtsstraße durch die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft.
Von Oberreg.-Rat Hesselberger, München („Werft, Rhederei, Hafen" Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Unsere Donauhäfen.
„Prager Presse" Nr. 190 vom 14. 7. 26.

Typen der Donauschiffahrt. Unter besonderer Berücksichtigung des Bayerischen Lloyd, Regensburg.
Dipl.-Ing. K. Beschoren, Regensburg („Werft, Rhederei, Hafen" Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Die Donauumschlagsplätze von Linz bis Belgrad (Kurze Beschreibung der Häfen Linz, Wien, Bratislava, Budapest und Belgrad).
„Der Schiffsfrachtendienst" Nr. 24 vom 26. 6. 26.

Die Versandung der Donaumündung. Rumänische Wünsche.
Von Dr. Max Rosenberg, Wien („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg Nr. 171a vom 23. 6. 26).

Die Schiffahrt in der Donau-Mündung.
Von Dr. Eugen Kovâes, Bukarest („Die Freie Donau" Nr. 15 v. 15. 8. 26).

Die Beschlüsse der Sommertagung der Donaukommission.
Von Dr. Alexander Szana („Die Freie Donau" Nr 14 vom 15. 7. 26).

Die Internationale Donaukommission („Cid").
Von Dr. Friedrich Wallisch, Wien („Hamburger Stimmen", Hamburg Nr. 54 vom 10. 7. 26).

Die Sommertagung der Internationalen Donaukommission.
Von Dr. Alexander Szana („Hamburger Fremdenblatt", Hamburg Nr. 167 vom 19. 6. 26).

Le Statut International du Danube et la Navigation â Soulina (Lettre de Roumanie).
Von Victor Badulesco („Le Temps" Nr. 23 681/5 vom 15. u. 19. 6. 26).

Die völkerrechtliche Stellung Oesterreichs in der Donaukommission.
Von Dr. Josef L. Kunz, Wien („Die Wasserwirtschaft", Wien Nr. 13 vom 1. 7. 26).

Der Neckarkanal und die Heidelberger Sorgen.
Von Oberreg.-Rat a. D. Haakh, Ulm a. D. („Die Freie Donau" Nr. 15 vom 15. 8. 26).

Binnenschiffahrt nach Ostpreußen.
Von Dr. Friedrich Lange („Deutsche Allg. Zeitung", Berlin vom 4. 8. 26)

Der Hafen von Danzig.
„Der Osteuropa-Markt", Königsberg Nr. 21 vom 1. 8. 26.

Die Weichsel als Schiffahrtsstraße.
„Danziger Zeitung" Nr. 194 vom 15. 7. 26.

Record Mouth in Danzig.
„Skandinavian shipping Gazette" Nr. 27 vom 2. 7. 26.

Die technische Ausrüstung des Hafens zu Königsberg/Pr.
Von Stadtbaurat Dr. Ing. h. c. Kutschke, Königsberg („Der Osteuropa-Markt", Königsberg Nr. 21 vom 1. 8. 26).

Königsberg als Seehafenplatz.
Von Dr. Berner, Handelskammer-Syndikus, Königsberg/Pr. („Der Osteuropa-Markt", Königsberg Nr. 21 vom 1. 8. 26).

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der Elbe unterhalb Außig und ihr Nutzen für die Landwirtschaft.
Von Prof. Ing. Alois Rosenkranz („Wasserwirtschaftliche Mitteilg. d. Dtsch. Meliorationsverbands f. Böhmen", Prag Nr. 6 vom Juni).

Das polnische Hafenproblem.
„Ostdeutsche Wirtschaftszeitung", Breslau Nr. 15 vom 9. 7. 26.

Neue Perspektiven der Memel- (Njemen-) Flößerei.
Von Dr. E. Kulschewsky („Wirtschaftsdienst", Hamburg Nr. 27 v. 9. 7. 26).

Die Flußtransporte und die Tätigkeit der staatlichen Dampfschiffahrt während der Schiffahrtsperiode 1925.
„Bote der Verkehrsanstalten", Moskau Nr. 13/14, 1926.

Riga, der Hafen der baltischen Handelsmetropole.
Von Dr. Herbert Schröder, Riga („Der Osteuropa-Markt", Königsberg Nr. 21 vom 1. 8. 26).

Developement of the Trent Navigation. New Facilities Inaugurated 120 Ton Barges from Number to Midlands.
„Modern Transport" Nr. 380 vom 26. 6. 26.

Statistikos Biuletenis.
Litauische Regierung („Kannas 4 (30)".

Verkehrsprobleme in Brasilien. Eine Verkehrsstudienreise um die Erde.
Von Reg.- u. Baurat Dr. Ing. Teubert, Mannheim („Deutsche Allgemeine Zeitung", Berlin vom 4. 8. 26).

Die Schiffahrtsbedingungen auf dem Parana.
Von Reg.- und Baurat Dr. Ing. Teubert, Mannheim („Das Rheinschiff" Nr. 7 vom 1. 7. 26).

Der Ausbau des Welland-Kanals für Seeschiffe.
„Zentralblatt der Bauverwaltung", Berlin Nr. 26 vom 30. 6. 26.

Ein zweiter Brückenbau über den Sambesistrom in Afrika.

Flaggenrecht auf internationalen Strömen?
Von Prof. Dr. Hennig, Düsseldorf-Oberkassel („Freie Donau" Nr. 15 vom 15. 8. 26).

Betrachtungen über die internationale Rechtssprechung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.
Von L. P. Nieoyet, Universitätsprofessor, Straßburg („La Navigation du Rhin" Nr. 7 vom 15. 7. 26).

Privilegien und Enteignungen im Verkehrsrecht.
Von Dr. Oskar Meister, Graz („Verkehrsrechtliche Rundschau", Berlin Nr. 6 vom 25. 6. 26).

Proposition de Loi tendant â modifier les tarifs des droits d'enregistrement pour les mutations de navires.
Von MM. Charles Leboucq Roux-Freissineng et Valude („Chambre des Députés (Frankreich) Nr. 2118 vom 20. 11. 26).

Schiffahrtsakte und Fluß-Zentral-Kommission in der Nachkriegszeit.
Von Prof. Dr. R. Hennig („Wirtschaftsdienst" Nr. 26 vom 2. 7. 26).

Stauanlagen und Wassergesetz.
Von Dr. jur. Werneburg, Berlin-Schöneberg („Die Elbe", Magdeburg Nr. 7 vom 15. 7. 26).

Binnenschiffahrt und Reichsbahntarife.
Von Direktor Dr. Ph. Fabian, Berlin („Der Schiffsfrachtendienst" Nr. 24 vom 28. 6. 26).

Eisenbahn und Schiffahrt. Vortrag des Oberbürgermeisters a. D. Dr. Most, M. d. R., a. d. Mitgliederversammlung des Wirtschaftsverbandes f. d. Regierungsbezirk Magdeburg e. V. am 18. Mai 1926 zu Magdeburg.

Die Eisenbahn des Deutschen Reiches 1923/1924.
„Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926.

Zum Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn.
Von Dr. Alfred Gildemeister, M. d. R., Bremen („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin Nr. 25 vom 24. 6. 26).

Mannheims Getreidehandel und der Tarifkampf Hamburg—Triest.
„Bayerische Staatszeitung" Nr. 145 vom 28. 6. 26.

Die Verteuerung der Güterfrachten gegen die Vorkriegszeit und der Abschluß der Reichsbahn-Gesellschaft.
Von Reichsminister a. D. Dr. Ing. e. h. Gothein, Berlin („Mitteilung des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel u. Industrie", Berlin Nr. 7 v. 1. 7. 26).

Neuzeitliche Betriebswirtschaft im Eisenbahnbetrieb.
Von Prof. Dr. Ing. Karl Pirath, Stuttgart („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926).

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten von Amerika in der Nachkriegszeit.
Von Dr. Sperber („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926).

Die Gewerkschaftsbewegungen im deutschen Eisenbahnpersonal.
Von Dr. Karl Winkler („Archiv für Eisenbahnwesen", Bln. Nr. 1—4, 1926).

Die Arbeiterpensionskassen, die Krankenkassen und die Unfallversicherung bei der Dtsch. Reichsbahn im Jahre 1925.
Von Reichsbahnoberamtmann O. Kuhatscheck („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926).

Die österreichischen Bundesbahnen in den Jahren 1923 u. 1924.
Von Dr. E. Roesner („Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926).

Die italienischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1923/1924. Auszug aus dem Betriebsbericht der italienisch. Staatsbahnen.
„Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin Nr. 4, 1926.

Die Deutsche Reichsbahn und die Ein- und Ausfuhr der Schweiz.
Von Reichsbahnoberrat Dr. Becker („Deutsch-Schweizerische Wirtschaftszeitung", Zürich Nr. 7 vom 5. 6. 26).

Neubau der Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weena.
Von Reichsbahnoberrat Schlodtmann, Oldenburg („Die Reichsbahn" Nr. 25 vom 23. 6. 26 und Nr. 26 vom 30. 6. 26).

Die Tarifpolitik der Reichsbahn.
Von Dr. Ing. h. c. Julius Dorpmüller, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn („Wesermünder Neueste Nachrichten" Nr. 168 v. 21. 7. 26).

Binnenschiffahrt und Reichsbahntarife.
Von Direktor Dr. Fabian, Berlin („Magdeburgische Zeitung" Nr. 349 vom 30. 7. 26) .

Um die Staffeltarife.
„Fränk. Kurier" Nr. 182 vom 3. 7. 26.

Antwerpen und der belgisch-holländische Vertrag.
(„Hamburger Correspondent", Hamburg, Nr. 337 vom 23. 7. 26.)

Kanaal Antwerpen—Luik.
(„Le Morgenpost", Nr. 147 vom 31. 6. 26.)

Anvers et l'impôt l'Article 10. (Eisenbahn und Schiffahrt.)
(„Neptune", Nr. 314 vom 12. 6. 26.)

Basel—Straßburg.
Von Dr. W. Spieß, Leiter des Rhein-Museums, Koblenz („Kölnische Zeitung", Köln, Nr. vom 1. 8. 26).

Rhein—Seitenkanal auf Reparationskonto.
(„Tägliche Rundschau", Berlin, Nr. 307 vom 6. 7. 26.)

Der wahre Zweck des „Grand Canal d'Alsace".
Von Baurat August Schneider („Tägliche Rundschau", Berlin, Nr. 363 vom 7. 8. 26).

Straßburg—Basel. Das schiffahrtstechnische Problem.
Von Schiffbauing. Jul. Ott, Direktor der Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft, Basel („Werft, Reederei, Hafen", Nr. 14 vom 22. 7. 26).

Die Schiffbarmachung des Oberrheins von Straßburg bis in den Bodensee.
Von Dr. L. Wiederrecht, Konstanz („Das Rheinschiff", Nr. 7 vom 1. 7. 26).

Der Einfluß der Niedrigwasser-Regulierung der Rheinstrecke Basel—Straßburg auf die Schleppleistungen.
Von Dr. Ing. A. Strickler, Bern („Die Rheinquellen", Nr. 6 vom Juni.

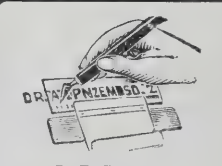
Die Schweiz und die Rheinregulierung.
(„Frankfurter Zeitung", Nr. 421 vom 9. 6. 26.)

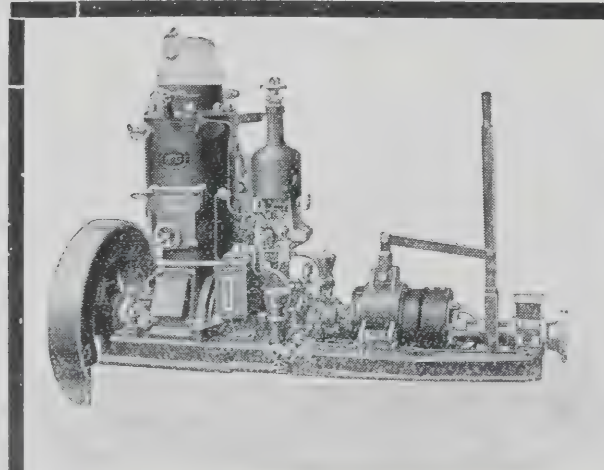
La mise en valeur du Rhin. M. Charlot vient de déposer à la Chambre son rapport relatif aux travaux d'aménagement de la chute de Kembs.
Von M. Landry („Journée Industrielle", Nr. 2 538 vom 4. 5. 26).

Le Projekt d'Etablissement du Grand Canal d'Alsace de Bâle à Strasbourg.
Von A. Libault („La Technique moderne", Paris, Nr. 4 vom 15. 2. 26).
Les traveaux d' aménagement de la Chûte de Kembs sur le Rhin.
(„Journée Industrielle", Nr. 2 516 vom 3. 6. 26.)
Erteilung einer Konzession zur Errichtung eines Kraftwerkes in Kembs.
(„Chambre des Députés", Paris, Nr. 2 883.)
Der französische Rhein-Seitenkanal Straßburg—Basel.
Von Baurat August Schneider („Deutscher Beobachter", Karlsruhe, Nr. 175 vom 27. 6. 26).
Mosel- und Saarkanalisierung.
Von Dr. Kreuzkam, Berlin-Wimersdorf („Das Schiff", Berlin, Nr. 14 vom 2. 7. 26).
Mosel—Saar-Kanalisierung und Südwestdeutschland.
(„Trier'sche Laneszeitung", Nr. 162 vom 17. 7. 26)
Einige Brückenbauten im Moseltal.
Von Obering. I. Arsad, Trier („Beton und Eisen", Nr. 15 vom 5. 8. 26).
Schweizer Schiffahrtsfragen.
Von Reg.- und Nationalrat Dr. R. Miescher, Basel („Der Rhein", Nr. 7 vom 10. 7. 26).

Hiermit sei auf die Verkaufsanzeige der Städtischen Hafendirektion in Offenbach a. M. besonders aufmerksam gemacht, in der zwei Dampfkräne angeboten werden.







33. Jahrgang
20. Novemb. 1926
Heft 11

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen des Zentralvereins

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Die Verkehrsleistung der Binnenwasserstraßen der Vereinigten Staaten von Amerika

Von Privatdozent Dr. A. F. Napp-Zinn, Köln.

Wenn das im Vorjahr erschienene Buch Esch,s über die Binnenschiffahrt der Vereinigten Staaten von Amerika keine klare Einsicht in die Verkehrsleistung der nordamerikanischen Binnenwasserstraßen gewährt, so liegt das daran, daß zu ihrem Verständnis die Kenntnis der eigenartigen, keineswegs glücklichen Aufmachung der nordamerikanischen Binnenschiffahrtsstatistik, die in den Commercial statistics der Jahresberichte des Chief of engineers U. S. army enthalten ist, notwendig erscheint. Diese Statistiken enthalten als Gesamtsummen, abgesehen von dem Verkehr der Seehäfen, den Verkehr der Großen Seen einerseits, den Verkehr auf den Flüssen und Kanälen andererseits. Während bei den Großen Seen eine einwandfreie Umschlagsstatistik vorliegt, aus der sich durch Halbierung des binnenstaatlichen Verkehrs (wegen Erfassung der Güter bei Abgang und Ankunft) die Menge der tatsächlich beförderten Güter ergibt, ist die Statistik des Fluß- und Kanalverkehrs teils Durchgangsstatistik, teils unsystematische Streckenstatistik, in der Abgang und Ankunft der an der Strecke belegenen Häfen sowie der die Strecke transitierende Verkehr, der nur ausnahmsweise getrennt angegeben wird, enthalten ist. Zur Gewinnung der tatsächlichen Mengenleistung sind also vielfach kaum genau faßbare Doppelzählungen auszuschalten. Weiter muß aber auch der Verkehr auf den bundesstaatlichen Kanälen zum weitaus größten Teil in Abzug gebracht werden, da es sich einerseits zum Teil um Küstenschiffahrt handelt, andererseits der Verkehr durch den St. Marys Falls Canal, durch den der größte Teil des Verkehrs zwischen den Großen Seen hindurchgeht, bereits in den Verkehrszahlen letzterer mit enthalten ist. Während in dem genannten statistischen Quellenwerk bis 1923 von dem Rohergebnis des Verkehrs auf Flüssen und Kanälen sowohl alle Doppeltzählungen wie die bereits beim Verkehr in der Küstenschiffahrt und auf den Großen Seen erfaßte Gütermenge abgezogen wurden, hat man sich für 1924 auf die Ausschaltung der ersteren Fehlerquelle beschränkt, und dies — im Gegensatz zu früher — m. E. in ungenügendem Maß. Man kann daher den „reinen" Binnenwasserstraßenverkehr (ohne Küsten- und Große Seenverkehr) 1924 nur auf Grund hier nicht auseinandersetzbarer Berechnungen schätzen.

Die Gesamtverkehrsleistung auf den Binnengewässern der Vereinigten Staaten erreichte sonach in den letzten Jahren in 1 000 short tons (1 short ton = 2 000 englische Pfund zu 454 Gramm) abgerundet folgende Mengen:

Jahr	Große Seen Auslands-Verkehr	Große Seen Inlands-Verkehr	Andere Binnenwasserstraßen (bereinigt)	Gesamte Binnenwasserstraßen
1922	13 000	81 000	38 000	132 000
1923	14 000	111 000	53 000	178 000
1924	16 000	94 000	61 000	171 000

Dem gegenüber betrug die Verkehrsleistung sämtlicher deutschen Binnenwasserstraßen 1913 rund 100 Mill. t, eine Menge, die 1925 — die Jahre 1914—1924 dürfen wegen abnormer Einflüsse nicht zum Vergleich herangezogen werden — annähernd wieder erreicht worden ist. Man kann also (unter Berücksichtigung der verschiedenen Mengenmaße) sagen, daß die Verkehrsmengenleistung der gesamten nordamerikanischen Binnenwasserstraßen rund das 1½ fache derjenigen der deutschen beträgt. Dabei entfallen rund ²/₃ des Verkehrs auf die Großen Seen. Der Verkehr der gesamten übrigen nordamerikanischen Binnenwasserstraßen erreicht somit noch nicht bezw. knapp den Verkehr des deutschen Rheins (1913 wie 1925 rund 55 Mill. t). Also ein im Hinblick auf Größe und Reichtum der Vereinigten Staaten bescheidenes Resultat! Allerdings ändert sich dieses zu Gunsten der Vereinigten Staaten hinsichtlich der tonnenkilometrischen Leistung, da die Beförderungsstrecke in den Vereinigten Staaten durchschnittlich um ein Mehrfaches länger ist als in Deutschland, worüber indessen statistische Berechnungen fehlen.

II.

Die Schiffahrt auf den Großen Seen nimmt im Vergleich zu dem Verkehr auf anderen Gewässern der Erde eine eigenartige Zwitterstellung ein. In technischer Hinsicht steht sie der Seeschiffahrt näher als der Binnenschiffahrt. Unter verkehrsgeographischem Gesichtspunkt erscheint sie als Transport im Herzen des amerikanischen Kontinents dagegen ein Prototyp der Binnenschiffahrt. Betrachtet man aber speziell ihre Funktion im Wirtschaftskörper der Vereinigten Staaten, so stellt sie ein für sich abgeschlossenes Stück Küstenschiffahrt dar. Im Hinblick auf die bei den Transporten von Erz von Duluth-Superior am Westende der Seen nach den Häfen des Erie-Sees vollbrachte Raumüberwindung steht sie etwa auf gleicher Stufe wie die Schiffahrt zwischen Lulea und Stettin oder zwischen nordspanischen Plätzen und Rotterdam. Die genannten Erztransporte bilden das Rückgrat der Schiffahrt auf den Großen Seen. Zu ihnen gesellt sich in der Westostrichtung in großen Quantitäten Getreide, namentlich für Buffalo bestimmt. Rückfracht wird in großem Umfang durch die Kohle gestellt, die aus den Bergbaubezirken von Pennsylvanien, West-Virginien, Ohio nach den Gegenden westlich und nördlich des Michigan- und des Oberen Sees verschifft wird. Steine und Erden stellen einen vierten großen Posten, indessen ohne einheitliche Transportrichtung, dar. Den besten Einblick in die Transportfunktion der Großen Seen vermittelt die Statistik des Verkehrs durch den St. Marys Falls Canal, der den Oberen See mit dem Huron-See verbindet, durch den mehr als ²/₃ des Gesamtverkehrs der Großen Seen hindurchzugehen pflegen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat dieser Verkehr einen gewaltigen anhaltenden Aufstieg genommen. Seit der Jahrhundertwende setzte er sich unter Rückschlägen weiter fort, um 1916—1918 mit rund 90 Mill. sh. t durchschnittlichem Jahresdurchgang einen Höhepunkt zu erreichen. Seitdem sind starke Schwankungen zu verzeichnen, wie ja allgemein die Produktionszahlen der verschiedenen Jahre in den Vereinigten Staaten große Unregelmäßigkeiten aufweisen. Die letzten Jahresergebnisse des Durchgangsverkehrs durch den St. Marys Falls Canal, der das größte „Verkehrsbündel“ der Welt bildet, sind in 1 000 short tons:

1919	68 236	1922	66 067
1920	79 282	1923	91 380
1921	48 259	1924	72 037

Der nach dem Depressionsjahr 1921 erfolgte Anstieg hat also 1924 durch Verringerung der Erztransporte wieder einen Rückschlag erlitten. Die Verteilung des Verkehrs nach Richtungen und Güterarten im Jahre 1924 zeigt folgende Aufstellung:

Ostwärts: Güterart	in 1000 short tons	Westwärts: Güterart	in 1000 short tons
Weizen	8 692	Hartkohle	1 440
Anderes Getreide	3 845	Weichkohle	12 126
Mehl	1 100	Steine	763
Holz	525	Oel	173
Eisenerz	42 452	Eisen und Stahl	80
Sonstiges	226	Sonstiges	615
Zusammen	56 840	Zusammen	15 197

Wie sich bereits aus dieser Aufstellung ergibt, sind die Häfen des Oberen Sees überwiegend Versandhäfen. Allen Häfen, auch der übrigen Seen, weit voran steht Duluth-Superior, der größte Binnenhafen der Welt, dessen Verkehr in relativ regelmäßiger Steigung sich von rund 3 Mill. sh. t 1890 auf 47 Mill. sh. t 1913 hob, um seitdem sich mit größeren Schwankungen etwa auf dieser Höhe zu halten. Die letzten Jahresergebnisse sind in Mill. sh. t 1922: 38,2 — 1923: 59,3 — 1924: 43,4. Den weitaus größten Anteil behaupten die Erzverladungen (1924: 29 Mill. sh. t), denen in weitem Abstand Kohlenempfang und Getreideversand folgen. Nächst Duluth-Superior verdienen von den Häfen des Oberen Sees Two Harbors (Agate Bay) und Ashland der Erwähnung, beides hauptsächlich Erzverschickungsplätze, deren Umschlag im letzten Jahrzehnt zwischen 6 und 10 Mill. sh. t zu liegen pflegte.

Die Häfen des Michigan-Sees zeichnen sich gegenüber denen des Oberen Sees durch eine größere Mannigfaltigkeit der umgeschlagenen Güter aus, die sich zum Teil aus den verschiedenartigen Produktionsgrundlagen, z. T. aus der Keilstellung des Michigan-Sees zur Ostwestrichtung ergeben. Letzterer Umstand hat auch eine stärkere Entwicklung des Eisenbahn-Fährverkehrs veranlaßt, dessen Hauptpunkte Milwaukee, Frankfort, Ludington, Manitowoc, Grand Raven sind. Milwaukee kommt auch sonst als Hafenplatz größere Bedeutung zu (Hauptfunktion: Kohlenempfang). Allerdings sind die Verkehrsziffern seit 1914 langsam rückgängig (1913 und 1914: 7,5 Mill. sh. t, 1924: 4 Mill. sh. t). Einen weit schärferen Verkehrsrückgang weist Chicago bereits seit Anfang der 90er Jahre auf, zu welcher Zeit der Verkehr um 7 Mill. sh. t schwankte, wogegen er 1923/24 keine 2 Mill. sh. t mehr erreichte. Nichtsdestoweniger rangiert Chicago dank dem hohen Anteil des Stückgutverkehrs dem Werte seines Hafenverkehrs nach 1924 unter den Häfen der Großen Seen an dritter Stelle (nach Duluth-Superior und Buffalo, vor Cleveland und Calumet; bei Außerachtlassung des Eisenbahn-Fährverkehrs). Die bedeutendste Mengenleistung der Häfen am Michigan-See weist Calumet (Süd-Chicago) auf, dessen Umschlag seit 1916 ziemlich konstant 9—10 Mill. sh. t beträgt. An weitaus erster Stelle steht der Erzempfang. Ferner sind Kalksteine und Kohlen in der Ankunft, Getreide in der Abfuhr hervorzuheben. Von Michigan-Seehäfen sind noch erwähnenswert Escanaba (Erzverschiffungen) und Indiana Harbor (Erz-, Kohlen-, Steine-Empfang, Gasoline- und Oelversand).

Der Huron-See weist nur einen bedeutenden Hafen auf: Calcite, dessen Funktion sich in der zunehmenden Abfuhr von Kalksteinen erschöpft. Mit Erz- und Getreideempfang, Kohlenabfuhr bilden die Häfen des Erie-Sees, die z. T. noch eine reichhaltige Güterskala aufweisen — u. a. gehören Automobile in nennenswertem Umfang zu den Beförderungsgegenständen —, das Gegenstück zu den Häfen des Oberen Sees. Allgemein zeichnen sie sich auch durch einen lebhaften Güteraustausch mit kanadischen Häfen aus. Bedeutendster Platz ist Buffalo, nächst Duluth-Superior der größte Hafen der Großen Seen. Von 1890—1913 stieg der Verkehr von 7,3 auf 18,9 Mill. sh. t. Seitdem schwankte er zwischen 14 und 19 Mill. sh. t, um in den letzten Jahren folgende Mengen zu erreichen: 1922 17,7 — 1923 18,8 — 1924 19,7 Mill. sh. t, letztere Zahl ein neuer Rekord. Am wichtigsten sind die Getreideankünfte, z. T. aus Canada, sodann die Erzzufuhren und Kohlenabfuhren, zu denen sich noch zahlreiches Massen- wie Stückgut gesellt. Nächst Buffalo be-

stehen am Erie-See 4 Häfen, die 1924 einen Umschlag von 10—11 Mill. sh. zu verzeichnen hatten: Toledo, Cleveland, Conneaut und Ashtabula. Cleveland weist eine ähnlich reiche Güterskala wie Buffalo (indessen ohne Getreide!) auf, empfängt vor allem sehr viel Erz, weniger Kalksteine, versendet größere Mengen Kohle (namentlich nach Canada) und reichlich Stückgut (Automobile). Conneaut und Ashtabula sind überwiegende Erzempfangsplätze, die zugleich Kohle verschicken, während Toledo umgekehrt hauptsächlich Kohle verlädt und weniger Erz erhält. Der Nennung verdienen von weiteren Erie-Seehäfen noch Lorain, Sandusky, Fairport und Erie, deren Verkehrsziffern 1924 zwischen 6 und 2 Mill. sh. t lagen.

Der von den übrigen Seen durch den Niagara getrennte bezw. durch den Welland-Kanal verbundene Ontario-See weist nur einen relativ geringfügigen Verkehr auf. Ob der Neubau des Welland-Kanals den Umschlag seiner Häfen wesentlich heben wird, erscheint sehr fraglich, da es an Produktionsgrundlagen wie in dem Einflußgebiet der anderen Seen mangelt.

III.

Von den Wasserstraßen der Vereinigten Staaten kommt nächst den Großen Seen dem Stromsystem des Mississippi die größte Bedeutung zu. Im Gegensatz zu der Verkehrsleistung der Großen Seen kann indessen die seine keine Achtung einflößen. Während bis zum Bürgerkrieg der Mississippi als Versorger des Südens der Union mit den Produkten des Nordens eine wichtige Aufgabe erfüllte (nicht als Export- und Importweg!), ist später sein Verkehr verglichen mit dem der Bahn immer geringfügiger geworden. Inwieweit in den letzten Jahrzehnten auch ein absoluter Rückgang erfolgte, läßt sich aus den mangelhaften Statistiken nicht mit Sicherheit sagen. Während auf dem Mississippi oberhalb Cairo und auf dem Missouri sich heute nur ein unbedeutender Verkehr abspielt, kommt dem bei Cairo mündenden Ohio und seinen Quellflüssen (Monongahela und Allegheny) eine ungleich größere Wichtigkeit zu. Der Monongahela ist eine der wenigen Flußstrecken der Vereinigten Staaten, auf denen in der jüngeren Vergangenheit eine beachtliche Zunahme des Verkehrs festzustellen ist. Sie rührt von einer Vergrößerung des Versands von Kohlen, die hier direkt von der Zeche auf Schiff umgeschlagen werden können. Der Verkehr (-Umschlag) auf dem Monongahela schwankt seit 1917 um 19 Mill. sh. t. Die Jahre 1922—24 brachten einen Verkehr von 14,4 — 23,6 — 21,9 Mill. sh. t. Den größten Anteil stellt die zu Tal verschiffte Kohle (1924: 18,3 Mill. sh. t), während zu Berg hauptsächlich größere Sandmengen gingen. Der Stückgutverkehr ist unbedeutend. Der nur auf eine Strecke von 25 Meilen befahrene Allegheny, auf dem überwiegend Sand zu Tal befördert wird, weist in den letzten Jahren einen Verkehr von 3½—5 Mill. sh. t auf. Die Verkehrsziffern des Ohio enthalten dank dem unsystematischen Aufbau der nordamerikanischen Verkehrsstatistik großenteils wieder die des Monongahela. Gegenüber den Vorkriegsjahren ist im letzten Jahrzehnt eine gewisse Abnahme des Verkehrs zu erkennen, wenn auch die letzten Jahre eine aufsteigende Richtung zeigten (1922: 6,3 — 1923: 8,3 — 1924: 10,9 Mill. sh t). Der überwiegende Talverkehr enthält wie auf dem Monongahela vor allem Kohle, der Bergverkehr Sand. Der Verkehr des Mississippi selbst unterhalb Cairo ist nur gering. Zwischen Cairo und Memphis schwankt er seit 1920 um 1 Mill. sh. t. zwischen Memphis und Vicksburg seit 1921 um 1½ Mill. sh. t, zwischen Vicksburg und New Orleans zwischen 5½ und 7½ Mill. sh. t. Auch der Wert dieser Zahlen ist durch die mangelnde Eliminierung des Durchgangsverkehrs gemindert. Die relative Steigerung des Verkehrs auf der untersten Mississippistrecke beruht auf dem Hinzutritt großer zu Tal gehender Oelmengen, während im übrigen Getreide, Lebensmittel, Steine und Sand, Kohlen auf dem Strom ziehen. Die unbereinigte Gesamtsumme der im Stromgebiet des Mississippi verfrachteten Güter lautet für 1924 auf 55,8 Mill. sh. t. Nach Abzug der Doppelzählungen wird man die tatsächlich auf den Wasserwegen des Mississippisystems beförderte Gütermenge auf 30—35 Mill. sh. t veranschlagen dürfen, also eine Summe, die etwas mehr als die Hälfte der normalen Mengenleistung des Rheinstroms darstellt.

Ein dritter größerer Komplex von Wasserstraßen in der Union wird durch die Schiffahrtswege des Staates New York gebildet, die sich aus zwei wesentlichen Teilen zusammensetzen, dem den Erie-See mit dem Hudson bei Albany verbindenden New York State Barge Canal und dem Hudson selbst. Ersterer ist der Nachfolger des alten, später verbesserten Erie-Kanal von 1825. Der Verkehrsrückgang auf dem Erie-Kanal in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts unter der Konkurrenz der Eisenbahn führte 1903 zu dem Beschluß des Neubaus des New York State Barge Canals, der 1918 dem Verkehr übergeben wurde. Indessen hat er die auf einen großartigen Wiederaufschwung des Binnenschiffsverkehrs gerichteten Hoffnungen sehr enttäuscht. Mit Recht hat ihn v. der Leyen kürzlich in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen als ein staats- und volkswirtschaftliches Fiasko geschildert. Wenn auch verschiedene amtliche Drucksachen gern verkünden, daß der Verkehr sich von Jahr zu Jahr seit der Eröffnung des neuen Kanals gehoben hat, so sind die bisherigen „Erfolge“ verglichen mit dem Aufwand immer noch als Mißerfolg zu bezeichnen. Der Gesamtverkehr des Kanals einschließlich der Nebenstrecken erreichte 1924 2 Mill. sh. t, 1925 2,3 Mill. sh. t. An erster Stelle steht Getreide, dem Steine und Sand, Petroleum, Schwefel, Holz und zahlreiche andere Massen- und Stückgüter folgen. Die größte Bedeutung kommt den durchgehenden Getreidetransporten von Buffalo nach New York zu. Auf dem oberen Hudson zwischen Waterford (bei Alban) und Hudson betrug der Verkehr ohne die transitierenden Mengen in den Jahren 1921—24 zwischen 1½ und 2 Mill. sh. t. Auf dem unteren Hudson (Hudson—Tarrytown) nahm der Verkehr in den letzten Jahren einen größeren Aufschwung, nämlich von 4 Mill. sh. t 1921 auf 9,7 Mill. sh. t 1924 (ebenfalls ohne Transit). Baumaterialien, Oele und Kohlen sind die Hauptmassengüter des Hudsonverkehrs. zu denen sich noch zahlreiche andere gesellen.

Den sonstigen Flüssen der Vereinigten Staaten kommt eine größere Verkehrsbedeutung als Binnenwasserwege nicht zu. Bei einem Teil dient allerdings die Mündungsstrecke der Küstenschiffahrt als Straße. Durch die große Zahl der kleineren Flüsse — genannt werden können immerhin Penobscot, Connecticut, Delaware, Potomac, Black Warrior. Warrior, Tombigbee an der Atlantischen bezw. Golfküste, Sacramento, San Joaquin, Columbia, Willamette an der Pazifischen Küste — wird trotz der Geringfügigkeit des Verkehrs des einzelnen Flußlaufes die Gesamtmengenleistung der amerikanischen Binnenwasserwege gehoben.

Wie sich aus den Angaben über die bedeutenderen nordamerikanischen Binnenwasserstraßen ergibt, läßt sich eine einheitliche Tendenz der Verkehrsentwicklung in Richtung auf Zu- oder Abnahme nicht feststellen. Wenn auch das Jahr 1924 gegenüber den Vorjahren in der Gesamtsumme eine beachtenswerte Vergrößerung der Verkehrszahl ausweist, so ist man bei dem wenig befriedigenden Stand der nordamerikanischen Binnenschiffahrtsstatistik nicht in der Lage mit Sicherheit erklären zu können, daß die Vergrößerung voll einer tatsächlichen Vermehrung des Verkehrs entspringt und nicht der fortschreitenden Entwicklung der Verkehrsstatistik selbst, an deren Ausbau an sich jedem gelegen sein muß, der aus den Erfahrungen anderer Länder Rückschlüsse auf die Entwicklungsmöglichkeiten des eigenen Landes zu ziehen wünscht.

Herr Dipl.-Ing. Schlatter, Berlin-Charlottenburg, ersucht uns um Aufnahme nachstehender Zeilen:

Sehr geehrte Schriftleitung!

Versehentlich habe ich in dem Aufsatz „Das geplante Einheitsfrachtschiff für Strom und Kanal" bezüglich verwendeten Materials wohl den Verfasser desselben, Herrn Direktor J. Ott, nicht aber die Zeitschrift, der ich das Material entnommen habe, genannt. Ich möchte das nachholen, indem ich die Zeitschrift „Werft, Reederei, Hafen" dafür namhaft mache und bedauere das Versehen.

Hochachtungsvoll

Dipl.-Ing. H. Schlatter.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Internationale Donaukommission. Am 30. Oktober 1926 wurde in Poszony die diesjährige Wintertagung der Internationalen Donaukommission eröffnet. Es nehmen teil Vertreter der Donaustaaten Württemberg, Bayern, Oesterreich, Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslawien, Rumänien und Bulgarien sowie die Delegierten Frankreichs, Englands und Italiens. Den Vorsitz führt der Vertreter Ungarns, Admiral von Dietrich. Die umfangreiche Tagesordnung umfaßt eine Reihe technischer und administrativer Fragen, wie die Kürzung des Budgets der Kommission, dann einzelne Abänderungen der Strompolizeiordnung. Von Bedeutung ist die Frage der Revision der Vorschriften für den Spezialdienst am Eisernen Tor, wobei Meinungsverschiedenheiten zwischen Jugoslawien und Rumänien, deren amtliche Organe den Dienst bei dieser wichtigen Stromstrecke abzuwickeln haben, auszugleichen sein werden. Jugoslawien will außerdem die seinerzeit während des Krieges auf dem serbischen Ufer von der deutschen Heeresverwaltung errichtete Treidelbahn wieder in Betrieb setzen. Der Verkehr durch den Eisernen-Tor-Kanal soll dadurch eine Erleichterung erfahren. Eine bedeutsame Frage, die in dieser Session gelöst werden soll, bildet ferner die Neuregelung der sogenannten „kleinen Kabotage", worunter der Schiffahrtsdienst zwischen kürzeren Strecken zu verstehen ist. Infolge verschiedentlicher Auslegung der diesbezüglichen Bestimmungen des Donaustatuts sind in diesem immerhin nicht unwichtigen Zweige der Donauschiffahrt Behinderungen bemerkbar geworden, deren Beseitigung Aufgabe der Kommission sein wird. Schließlich wird die Kommission zu dem Gutachten des vom Völkerbund bestellten Sachverständigen Walker D. Hynes über die Mängel des Schiffahrtwesens im Donaugebiete Stellung nehmen müssen. / Die entscheidende Sitzung, in der über die Verlegung des Sitzes der Kommission nach Wien Beschluß gefaßt wurde, fanden am 9. November 1926 statt. Bei der Probeabstimmung stimmten sechs Staaten und zwar Württemberg, Bayern, Oesterreich, Ungarn, England und Italien für Wien, während sich fünf Staaten, die Tschecho-Slowakei, Jugoslawien, Rummänien, Bulgarien und Frankreich, für Pozsony aussprachen. Im Sinne des Statuts sind aber für die Erbringung eines Beschlusses acht Stimmen notwendig und da die Tschecho-Slowakei Anstrengungen machte, daß Poszony auch weiterhin Sitz der Kommission bleibe, komplizierte sich die Lage. Die tschechoslowakische Regierung wurde schließlich ersucht, die Frage nicht zu einem Politikum zu machen, und der tschechoslowakische Delegierte erklärte daher, daß seine Regierung nicht mehr auf ihrem bisherigen Standpunkte beharre. Darauf wurde Wien einstimmig für die nächsten fünf Jahre als Sitz der Kommission bestimmt.

Abschluß der Baseler Binnenschiffahrtsausstellung. Die Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung schließt, den Baseler Nachrichten zufolge, mit einem Fehlbetrag von 700 000—800 000 Fr. ab. Durch das Garantiekapital sind 275 000 Fr. gedeckt. Das Bild des Abschlusses der Ausstellung dürfte sich für das wirtschaftliche Leben Basels indessen anders darstellen. Bei dem Defizit darf nicht vergessen werden, daß darin 400 000 Fr. Miete (an die Schweizer Mustermesse, Beitrag an die Maschinenhalle, Gleisanschluß usw.) enthalten sind und daß an den Staat 50 000 Fr. Billetsteuern abgeführt wurden. Dazu kommen noch große Zahlungen an das Elektrizitätswerk für Strombezug.

Haushaltsplan des Reichs für 1927. In seiner Sitzung vom 16. November 1926 befaßte sich das Reichskabinett u. a. mit dem Haushaltsplan für das Rechnungsjahr 1927. Nachdem die einzelnen Etats einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und eingehend besprochen worden waren, erteilte das Reichskabinett dem Haushaltsplane seine Zustimmung.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Seewasserstraßen-Beirat. Am 19. Oktober 1926 tagte in Lübeck der Seewasserstraßen-Beirat. Ministerialdirektor Gährs (Reichsverkehrsministerium, Berlin) teilte als Vorsitzender mit, daß Lübeck als Tagungsort gewählt sei, weil diese alte Hansastadt in diesem Jahre das 700jährige Bestehen als freie Reichsstadt gefeiert habe und der Seewasserstraßen-Beirat in der Reihe der Gratulanten nicht fehlen wolle. Auf die Glückwünsche antwortete der regierende Bürgermeister Löwigt mit längeren Ausführungen. / Nach Erledigung einiger geschäftlicher Angelegenheiten berichtete der Vorsitzende über die Verbindung der Nordseehäfen mit den rheinisch-westfälischen Industriegebieten. Die Reichsregierung beabsichtigt, die Frage zu untersuchen, auf welchem Wege das Ruhrgebiet am wirtschaftlichsten mit den Nordseehäfen verbunden werden kann und wird zu diesem Zweck die Vorarbeiten für den Hansakanal durchführen. Erst nach Abschluß der Untersuchungen kann die Frage entschieden werden, ob es richtiger ist, den Verkehr vom Ruhrgebiet über die Weser und einen Zweigkanal von Achim zur Elbe nach Bremen und Hamburg zu leiten oder ob die Auffassung großer Teile der Wirtschaft zutrifft, daß die unmittelbare Verbindung von Bramsche über die Weser — echter Hansakanal — allein die notwendige Verkehrserleichterung bringt. Der Beirat billigt nach eingehender Aussprache einstimmig diese Absicht der Reichsregierung. / Der zweite Punkt der Tagesordnung war die See-Wasserstraßenordnung. Wie der Berichterstatter, Kapitän Simonsen, ausführte, verdankt die Verordnung einer Anregung des Seeschiffahrttages seine Entstehung. Sie beabsichtigt, den Verkehr auf den Seewasserstraßen einheitlich zu regeln und die vielfach zerstreuten Bestimmungen zusammenzufassen. In eingehender Aussprache billigte der Beirat mit wenigen Aenderungen den Entwurf und bat um baldige Einführung. Die Vertreter der Landwirtschaft gaben dabei die Erklärung ab, sie erwarteten, daß die Frage der Beseitigung der durch die Seefahrt an den Flußufern entstehenden Schäden grundsätzlich im Sinne der berechtigten Forderungen der Landwirtschaft und der Uferanlieger getätigt würde. / Angenommen wurden zwei Anträge des Kapitäns Simonsen, bei Einrichtung der Reichswasserstraßenbehörden auch Nautiker in ausreichender Zahl zu berücksichtigen und den sachverständigen Mitgliedern des See-Wasserstraßen-Beirats Gelegenheit zu geben, zu den Fragen der Reichsorganisation Stellung zu nehmen. / Ein Vortrag des Oberbaurats Neufeldt über die Trave und ihre Bedeutung für Lübeck beschloß die Tagung.

Weser—Ems-Wasserstraßen-Beirat. Am 28. 10. 1926 tagte in Hannover unter dem Vorsitz von Ministerialdirektor Gährs der Weser—Ems-Wasserstraßen-Beirat. Auf der Tagesordnung standen das Wasserstraßen-Bauprogramm des Weser—Ems-Gebietes, worüber Oberregierungsrat Paxmann berichtete, sowie die wichtige Frage der Weser-Kanalisierung. Der Berichterstatter, Regierungs- und Baurat Witte, gab an Hand von Lichtbildern einen Ueberblick über die bisherige Unzulänglichkeit des Weserwasserstandes und ihren Nachteil für die Schiffahrt, sowie über die beabsichtigte Kanalisierung. In interessanten Ausführungen ging der Redner insbesondere auf die Bauarbeiten und Erfahrungen an

der Aller ein, die bei der Verbindung des Weserbaues mit landeskulturtechnischen Arbeiten gemacht worden sind. Der Redner zeigte, wie in Verbindung mit Strombauten erhebliche Verbesserungen im Pflanzenwuchs landwirtschaftlich benutzter Flächen erreicht werden. Oberregierungs- und Baurat Götzke sprach über den Stand der Bauarbeiten im Kanal Hannover—Peine, über deren Stand und Größe die Lichtbildervorführungen sowie eine Ortsbesichtigung an die Baustellen am Nachmittage eindrucksvollen Aufschluß gaben. An der Aussprache über die Baupläne im Gebiet der westdeutschen Kanäle beteiligten sich die Herren Regierungsrat Skalweit-Essen, Dr. Schmitz-Duisburg, Reichstagsabgeordneter Engberding-Münster, Direktor Diederichs-Dortmund. Im Laufe der Sitzung fand folgende Entschließung einstimmige Annahme:

1. Der Weser—Ems-Wasserstraßenbeirat erkennt an, daß die Wasserstraßenverwaltung mehrfach bemüht gewesen ist, durch Erweiterungsanlagen den Dortmund—Ems-Kanal dem steigenden Verkehrsbedürfnis anzupassen und neuerdings auch bei Ersatzbauten auf die Notwendigkeit Rücksicht genommen hat, der steigenden Schiffsgröße entsprechend eine größere Schleusenweite vorzusehen. Der Wasserstraßenbeirat kann sich aber nicht damit einverstanden erklären, daß der Ausbau des Kanals sich auf gelegentliche Erneuerungsarbeiten beschränkt; er fordert vielmehr die beschleunigte Inangriffnahme eines einheitlichen Ausbaues des Dortmund—Ems-Kanals in größeren, und zwar solchen Abmessungen, daß dieser Kanal den Wettbewerb mit dem Rhein bestehen kann, sowie Aufnahme dieses Ausbaues in das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung.
2. Hinsichtlich des Hansakanals stellt der Wasserstraßenbeirat mit Genugtuung fest, daß die Notwendigkeit einer Wasserstraßenverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Hansestädten von der Regierung anerkannt worden ist. Er bedauert, daß der Vorschlag des Herrn Reichsverkehrsministers, den Hansakanal in das Arbeitsbeschaffungsprogramm einzubeziehen, zurückgestellt worden ist und ersucht die Reichsregierung, mit aller Beschleunigung dem Reichstage eine Vorlage über den Bau des Hansakanals zu unterbreiten und dessen alsbaldige Durchführung unter Aufnahme in das Arbeitsbeschaffungsprogramm zu betreiben. Dabei wird mit aller Bestimmtheit zum Ausdruck gebracht, daß das große Verkehrsbedürfnis zwischen Ruhrgebiet und Hansastädten nur durch einen Kanal befriedigt werden kann, der vom Mittellandkanal in der Gegend von Bramsche abzweigt und in gestreckter Linie unter Ueberbrückung der Weser zur Elbe führt.
3. Der Beirat begrüßt es, daß der Herr Reichsverkehrsminister in sein Programm die Kanalisierung der Weser aufgenommen hat; verlangt werden muß aber, daß zur Hebung der Kaliausfuhr die Kanalisierung bis in das Kaligebiet der Werra durchgeführt und daß dieses Projekt in Kürze so gefördert wird, daß seiner Aufnahme in das Arbeitsbeschaffungsprogramm nichts mehr im Wege steht.
4. Der Beirat erwartet ferner, daß in das Arbeitsbeschaffungsprogramm die bisher über einen langen Zeitraum verteilt vorgesehenen Verstärkungsarbeiten an den Dämmen des Ems—Weser-Kanals aufgenommen und beschleunigt zu Ende geführt werden.
5. Der Beirat spricht sich endlich für Nachprüfung der Bauwürdigkeit des Küstenkanals als Großschiffahrtsweg aus.

Elbe-Wasserstraßen-Beirat. Am 22. Oktober 1926 wurde im Schiffahrtsausschuß des Elbe-Wasserstraßen-Beirats die Schiffahrtspolizeiverordnung für die Elbe beraten. Am gleichen Tage trat der Hauptausschuß und der Bauausschuß für den Mittellandkanal zusammen, wobei Geheimrat Volk über die Fortführung des Mittellandkanals östlich der Peine sowie über den Querschnitt dieses Kanalstückes Bericht erstattete. Oberbaurat Trier sprach über die Bedingungen der Anlegung von Häfen. Der Hauptausschuß sprach sich für die sofortige Inangriffnahme des Kanalstückes zwischen Peine und Burg aus, zu dem auch die Südlinie bis Halle und der als Stichkanal nach Leipzig zu führende Elster—Saale-Kanal gehört. Die Kanalbauämter sollen sofort in Betrieb genommen werden und die praktische Arbeit vorbereiten. Ueber die Hochwassermeldeordnung für die Elbe berichtete Strombaudirektor Dr. Ing. Zander. / Die (2.) Plenarsitzung des Elbe-Wasserstraßen-Beirates fand am 23. Oktober 1926 unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Dr. Stapenhorst (Reichsverkehrsministerium) statt. Zwei Fragen von Bedeutung waren es, die der Tagung ihr Gepräge gaben: der Bau des Mittellandkanals und die Schaffung einer neuen Elbeschiffahrtspolizeiordnung. Der Vorsitzende teilte dem Beirat mit, daß die Reichsregierung die Hauptlinie des Mittellandkanals, sowie vom Südflügel die Strecken Halle—Leipzig und Bernburg—Staßfurt—Leopoldshall mit größter Beschleunigung ausführen wolle. Auf dieser Grundlage ist, so berichtete der Redner, eine Einigung mit den beteiligten Ländern erfolgt. Preußen hat bei der Unterzeichnung des Vertrages einen wesentlichen Vorbehalt gemacht. Trotz redlichen Bemühens aller beteiligten Kreise ist es bislang nicht gelungen, diesen Vorbehalt völlig auszuräumen. Nach dem Stande der Verhandlungen hat aber die Reichsregierung sich entschließen können, den Bauauftrag zu erteilen, sodaß die vor kurzem ausgeschriebenen Arbeiten am Hauptkanal schon jetzt vergeben und am Südflügel die erforderlichen Bauämter eingerichtet werden konnten. / Im Namen des Beirats dankte Geh. Kommerzienrat Zuckschwerdt-Magdeburg dem Verkehrsminister für seine unermüdlichen Bemühungen, das große Kulturwerk des Mittellandkanals endlich seiner Verwirklichung entgegenzuführen. Der Beirat stimmte dem vorgelegten Bauplane zu, bat aber, die Vorarbeiten am Südflügel so zu beschleunigen, daß auch hier mit den Bauarbeiten bald vorgegangen werden könne. Einem Wunsche der Provinzen Hannover und Sachsen folgend, erklärte sich, wie mitgeteilt wurde, das Reichsverkehrsministerium bereit, auf die Speisung des Kanals aus Harz-Talsperren zu verzichten, sobald der Reichstag die Kanalisierung der Weser von Minden bis Bremen genehmigt und dadurch die Speisung des Kanals aus der Weser ermöglicht habe. Um die Begegnung von Schiffen im Kanal zu erleichtern, beabsichtigt der Reichsverkehrsminister nach einer dem Beirat vorgelegten Denkschrift den Querschnitt des neuen Kanals von Peine—Burg breiter zu machen, als bisher vorgesehen war. Dir. Heesch erklärte, daß man auf die Verbreiterung des Kanals verzichten könne, wenn die Treidelung nach dem neuen System Müller (Wassereisenbahn) eingeführt werde. Die Vertreter der Reichswasserstraßenverwaltung bezeichneten die Wassereisenbahn als noch nicht genügend erprobt, erklärten sich aber bereit, die Erfindung eingehend zu prüfen. Im Hinblick auf die Ungewißheit über den Ausgang der Prüfung hielt der Beirat es nicht für angezeigt, den alten Querschnitt beizubehalten oder mit der Inangriffnahme der Bauarbeiten bis zur Beendigung der Prüfung zu warten, sondern erklärte sich einstimmig mit dem vom Reichsverkehrsminister vorgeschlagenen neuen Querschnitt einverstanden. Geheimrat Königs vom Reichsverkehrsministerium berichtete dann über die Tätigkeit der Internationalen Elbekommission und über die Stellung, die von den deutschen Vertretern zu den von der Kommission behandelten Fragen eingenommen wurde, er sprach weiter über die Schaffung eines einheitlichen Schiffahrtspolizeirechtes für sämtliche deutsche Wasserstraßen. Der vom Reichsverkehrsministerium ausgearbeitete Entwurf einer neuen Elbeschiffahrts-Polizeiordnung sowie einige damit in Zusammenhang stehende kleinere Verordnungsentwürfe fanden unter Berücksichtigung einer Reihe von Anregungen aus der Praxis der Schiffahrttreibenden einstimmige Zustimmmung des Beirates. Außerhalb der Tagesordnung übten Vertreter von Schiffahrt, Handel und Industrie scharfe Kritik an der Tarifpolitik der Reichsbahn, die einen wesentlichen Anteil an dem Rückgange der Schiffahrt habe. Der Direktor der Reichsbahn, Dr. Domsch verteidigte die Maßnahmen der Reichsbahngesellschaft unter Beibringung von Tatsachen und Ziffern. Auch er nannte eine Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Schiffahrt notwendig, um die beiderseitigen Interessen nach Möglichkeit auszugleichen und bezeichnete als Ziel der Reichsbahn, bei allen ihren Tarifmaßnahmen die deutsche Gesamtwirtschaft zu fördern. Unter dem Eindruck der der Reichsbahn auferlegten schweren Lasten kann die Reichsbahn aber, so schloß der Redner, zur Zeit keine Tarifermäßigungen beschließen, die große Frachtausfälle zur Folge haben würden.

Ostpreußischer Wasserstraßen-Beirat. Am 12. Oktober 1926 trat der Ostpreußische Wasserstraßen-Beirat unter dem Vorsitz des Wasserbaudirektors Hentschel zu seiner 2. Tagung in Tilsit zusammen. Dem Beirat wurde zunächst ein Ueberblick über die Tätigkeit der Reichswasserstraßenverwaltung im letzten Jahre gegeben, wobei von den Mitgliedern um den baldigen Weiterbau des Masurischen Kanals und die beschleunigte Inangriffnahme der Vertiefung des Elbinger Fahrwassers im Frischen Haff gebeten wurde. Der Kommissar des Reichsverkehrsministers, Ministerialrat Rollmann, erklärte hierzu, daß beabsichtigt sei, die Frage des Masurischen Kanals, Ostpreußens größter Wunsch, aufzurollen, sobald es die finanziellen Verhältnisse des Reichs und des Staates nach Beendigung der schwebenden Bauten gestatten. Voraussichtlich werde dies in einigen Jahren möglich sein. Die beabsichtigte Vertiefung der Elbinger Rinne schon im Jahre 1927 zu beginnen, sei leider mangels finanzieller Mittel nicht möglich. Man dürfe aber hoffen, daß eine erste

Baurate 1928 bewilligt würde. Jedenfalls würden Verhandlungen mit der Stadt Elbing wegen Leistung zu dem Bau schon jetzt eingeleitet werden. Die Versammlung nahm ferner davon Kenntnis, daß die Arbeiten am Königsberger Seekanal bereits im Jahre 1928 durchgeführt sein würden, daß mit der weiteren Regulierung des Ober-Pregels (Staustufe bei Nordkitten) fortgefahren werde, und die Aufnahme einer ersten Baurate für die Regulierung der Krummen Gilge in den Reichshaushalt 1927 in Aussicht genommen sei. / Auf dem Gebiete der Tarifpolitik wurden verschiedene Maßnahmen zur Hebung der Schiffahrt durch Senkung der Befahrungsabgaben besprochen. Hinsichtlich des ostpreußischen Lotsenbetriebes führte der Referent für das Lotsenwesen beim Reichsverkehrsministerium, Geheimrat Döhring, aus, daß dieses Projekt zur Zeit an zwei Mängeln kranke, an dem häufigen Lotsenwechsel in Pillau und an dem Vorhandensein zweier verschiedenartig besoldeter Beamtengruppen (plan- und nichtplanmäßige Lotsen). / Im Einvernehmen mit den Interessenten wäre anzustreben: Ein Durchlotsen von See nach Königsberg oder den sonstigen Häfen und umgekehrt, unter gleichzeitiger Vereinheitlichung des Lotsenwesens in dem Sinne, daß alle Lotsen als nicht planmäßige Beamte angestellt werden, d. h. als solche, die aus einem Anteil aus den Lotsengebühren bezahlt werden. Die durch die Umorganisation entstehende Steigerung der Gebühren solle dadurch ausgeglichen werden, daß das Reich gleichzeitig auf seinen Anteil am Pillauer Hafengeld verzichtet. Dies bedeutet eine Herabsetzung der bisherigen Gesamtgebühren von etwa 20 Prozent. / Nach Klärung der zahlreichen mit der Umorganisation und Neuherstellung des Tarifs verbundenen Schwierigkeiten werde der Tarif hoffentlich in Kürze dem Schiffahrtsausschuß des Wasserstraßenbeirates vorgelegt werden. / Hinsichtlich der Kredithilfe für die Binnenschiffer wurde bekanntgegeben, daß der Vertrag mit den Schiffspfandbriefbanken so gut wie unterschrieben sei. Zum Schutze der Kleinschiffe würden nicht mehr als drei Schiffe eines Eigentümers beliehen werden. Die Banken beabsichtigten, sich zur Beschleunigung der Beleihung der örtlichen Kreditgenossenschaften zu bedienen. / Nach der Tagung folgten die Teilnehmer einer Einladung der Stadt Tilsit zu einem Bierabend im Hotel Kaiserhof, der Gelegenheit zu gegenseitiger reger Aussprache gab. Oberbürgermeister Dr. Salge führte in einer längeren Aussprache u. a. aus: Mehr als für Ostpreusen bedeutet für Tilsit der Spruch: „Navigare necesse est, . . .“, denn die Memel sei der Lebensquell von Tilsits Wirtschaft Aber nur spärliches Leben fließe augenblicklich aus diesem Quell. Polen habe mit der Sperrung der Memelschiffahrt einen Damm gesetzt, den anderen Damm setze die eigene Reichsbahnverwaltung mit ihren ungünstigen Tarifen. Hoffentlich werde die Macht und die Notwendigkeit der Wirtschaft beide Dämme durchbrechen, damit Tilsit wieder zu Kräften komme. „Tilsit ist auch jetzt noch eine Burg im Sinne der Aufgaben des deutschen Ritterordens, im Sinne der Ausbreitung deutschen Handels und deutscher Kultur, im Sinne der Erhaltung deutschen Wesens und deutschen Volkstums diesseits und jenseits der Gewaltgrenze. Unser Wasserweg, die Memel, hat ein besonders großes Interessengebiet, das über 100 000 Quadratkilometer umfaßt. Tilsit ist der Punkt, wo die Fäden deutschen Handels und deutscher Kultur zum deutschen Memellande gesponnen werden, der äußere Punkt, an dem der Kampf um den deutschen Seehafen Königsberg geführt werden muß, die Stelle, von der der Binnenhandel Deutschlands mit dem nahen und weiteren Osten seinen Ausgang zu nehmen hat, der Ort, an dem sich der friedliche Kampf deutscher und litauischer Wirtschaft, deutschen und litauischen Verkehrs abspielt. Tilsit ist der Brennpunkt, an dem sich der Zug der deutschen Bahn nach dem Osten mit dem Zug der slawischen Bahn nach dem Westen trifft. Ein stark verkleinertes Hinterland, eine für die weitere Schiffahrt gesperrte Memel, überteuerte Bahnfrachten und eine zurzeit noch unzulängliche Uferanlage sind uns beschieden. Allerdings haben wir die Hoffnung, daß uns geholfen wird.“ Im weiteren Verlauf des Abends nahm Wasserbaudirektor Hentschel (Oberpräsidium Königsberg) das Wort und führte aus, Tilsit sei als Tagungsort nicht zuletzt deswegen gewählt worden, um den Mitgliedern des Beirates Gelegenheit zu geben, die wichtigste Binnenwasserstraße Ostpreußens, die Pregel—Memel-Wasserstraße, wenigstens zu einem Teile zu besichtigen. Mit dem Ausbau der Krummen Gilge in der von der Reichswasserstraßenverwaltung geplanten Weise und mit der Abflachung der Krümmungen der Deime und des unteren Pregels, die der Schiffahrt heute noch hinderlich sind, werde sich die Wasserstraße den besten Wasserstraßen getrost an die Seite stellen können. Aufgabe der Diplomatie bleibe es, dafür zu sorgen, daß die jetzt gesperrte Grenze dem Handel und der Schiffahrt wieder geöffnet werden, sodaß es recht bald gelingen möge, den Verkehr auf der Pregel—Memel-Wasserstraße recht bald wieder auf den Vorkriegsstand zu bringen.

Um die Organisation der Wasserstraßenverwaltung. In einer Besprechung zwischen dem Reichsverkehrsminister Dr. Krohne und den Ressortministern der Länder wurde am 16. November 1926 die Durchbildung der Reichswasserstraßenbehörden in der Mittel- und Unterinstanz auf Grund der den eingehenden Aeußerungen des Reiches und einiger Länder niedergelegten grundsätzlichen Gedanken vertraulich erörtert. Nunmehr wird die Reichsregierung sich über die von ihr ausgearbeitete Vorlage endgültig schlüssig werden können.

Generaldirektor Welker, Duisburg, zur Frage „Eisenbahn und Wasserstraßen“. Am 13. November 1926 wurde in Duisburg ein neues bedeutendes Bauwerk der Wasserstraßenverwaltung durch Einweihung der neuen Mündungsschleuse des Rhein—Herne-Kanals an der Ruhr in Betrieb genommen. Bei dieser Gelegenheit äußerte sich der Vorsitzende des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen, Generaldirektor Welker, Duisburg, in bemerkenswerten Ausführungen über die deutsche Wasserstraßenpolitik, die angesichts des gegenwärtig lebhaften Streites der Meinungen Beachtung verdienen. Nachdem der Redner der Reichswasserstraßenverwaltung für die Inbetriebnahme der Schleuse und den leitenden Beamten der Schleppmonopol- und Kanalbauverwaltung für die geschickte Betriebsführung den Dank der Schiffahrt ausgesprochen hatte, ging er auf die Frage der Wasserstraßenpolitik mit folgenden Ausführungen ein: „Wenn wir über die jüngste Zeit hinaus auf das Betriebsjahrzehnt der neuen Kanäle, wie es mit seinen Erfahrungen hinter uns liegt, überhaupt blicken, so drängt sich dem im praktischen Wasserstraßenverkehr stehenden Manne der Verwaltung wie der Schiffahrt naturgemäß die Verbindung dieser Erfahrungen mit der gegenwärtig wiederum lebhaften Erörterung an der Oeffentlichkeit über die Kanalprobleme und die deutsche Wasserstraßenpolitik überhaupt auf. Insbesondere erwecken in der letzten Zeit die bekannten Aufsätze in der Berliner Börsenzeitung über Eisenbahn und Wasserstraßen ein gewisses Aufsehen. Was haben wir nun auf Grund unserer Erfahrungen zu diesen Aeußerungen theoretischer Verkehrspolitiker zu sagen? Die erwähnten Darlegungen kommen, wenn auch nicht völlig ohne Vorbehalt, zu einem die Kanalpolitik ablehnenden Ergebnis. Der letzte Schriftsteller, Professor Helm, schließt sogar seine Ausführungen mit dem Satz: „M. E. kann die Entwicklung nur dahin gehen, daß ein großer Teil der vorhandenen Kanäle außer Betrieb gesetzt, anderweitig z. B. als Fischteich verwendet oder zur Gewinnung von Ackerland zugeschüttet wird.“ Sie wissen nun alle, meine Herren, daß gegen den Kanalbau schon erhebliche Jahrzehnte vor dem Weltkriege ein sehr starker Widerspruch erhoben wurde. Er hatte u. a. seinen Hauptsitz in der östlichen Landwirtschaft wie bei Vertretern der Eisenbahn. Dieser Widerspruch richtete sich namentlich gegen den Mittellandkanal, über den die deutsche Volkswirtschaft in den letzten 10 Jahren verfügt hat. Ich stelle daher die Frage: „Haben nach den Erfahrungen dieser 10 Jahre jene Kreise der Landwirtschaft und jene Vertreter der Eisenbahn Recht erhalten, die sich gegen den Bau dieser Wasserstraßen aussprachen oder nicht?“ Und da behaupte ich, daß es lediglich eine Feststellung aus einwandfreier Erfahrung ist, daß die deutsche, insbesondere die westdeutsche Wirtschaft, bis in die jüngste Zeit die schwersten Schädigungen und Nachteile erfahren hätte, wenn wir nicht über diese neuen Wasserstraßen hätten verfügen können. Ich habe dabei nicht nur die Kriegszeit im Auge, in der etwa seit 1916 schließlich auch die Eisenbahnverwaltungen sich nach größtmöglicher Entlastung durch die Schiffahrt sehnten, und der Verfasser eben jenes Zitates, das ich wörtlich erwähnte, hat damals in mehrjähriger dienstlicher Tätigkeit diese Beobachtungen selbst durchmachen können; ich meine auch die Nachkriegszeit, in der sich durch den Zustand unserer Eisenbahn die Unentbehrlikeit der neuen Kanäle ebenfalls gleich deutlich erwies, wie auch Zeiten von Verkehrsanspannungen, möge es sich dabei um regelmäßige oder unregelmäßige handeln. Leider erweckt die Reichsbahn gerade in unserem Bezirk gelegentlich durch ihre Aeußerungen den Eindruck, als wenn sie aus Selbstinteresse die Nachrichten über die Betriebslage so formuliert, daß sie den Eindruck einer Herabsetzung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraßen und einer Ueberlegenheit des Eisenbahnverkehrs machen. Derartige Aeußerungen jedoch leiden ja an dem grundlegenden Irrtum, daß die Reichsbahn im gesamten deutschen Reich augenblicklich leider gar keine normale Betriebslage vorfindet und daher bestimmten einzelnen, besonders stark angespannten Bezirken ohne große Mühewaltung aushelfen kann. Was aber wäre z. B. im Laufe dieses

Sommers geschehen und was müßte im Laufe des Herbstes eintreten, wenn wir ohne die neuen Wasserstraßen und bei normaler Entwicklung der Wirtschaft einen allgemeinen Verkehr in unserer Westecke erlebt hätten, wie er tatsächlich vorhanden gewesen ist. Ich bin, indem ich mich von allen theoretischen Erörterungen freimache, allein aus dieser praktischen Erfahrung heraus der felsenfesten Ueberzeugung, daß hier nicht nur jene Kanalfeinde der Vorkriegszeit, sondern auch diejenigen der Gegenwart unabweislich widerlegt sind. / So fest diese Tatsache für mich steht, so weit bin ich indessen davon entfernt, mich zu einer deutschen Kanalbaupolitik schlechthin zu bekennen. Mit Sorgen habe ich in den letzten Monaten, wenn ich die finanziellen Nöte des Reiches in den späteren Jahren überdenke, die zahlreichen Wasserstraßenpläne im Zusammenhang mit dem Arbeitsbeschaffungsprogramm auftauchen sehen. Hier ist Mäßigung durchaus geboten. Ja, es ist sogar zu besorgen, daß die Gewalt der Finanzverhältnisse, die sich in den kommenden Jahren noch zeigen wird, infolge der Ueberspannung der Kanalpolitik auch ihrem gesunden Teil einen schweren Stoß zu geben Gefahr läuft. Darum lautet das Programm unter scharfer Prüfung der volkswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit, bei der die privatwirtschaftliche Rente ebensowenig wie ein Zeitraum von wenigen Jahren zugrunde gelegt werden darf: „Welche Kanäle sollen wir bauen und welche Wasserstraßen regulieren?" Grundfalsch ist daher die Problemstellung, wie sie sich in dem bisher letzten Aufsatze in der Berliner Börsenzeitung findet und die dort lautet: „Eisenbahn oder Kanäle". Niemals darf es hier ein Entweder — Oder geben. Es würde in diesem Sinne entschieden einer der schwersten Fehler der deutschen Wirtschaftspolitik sein. Die Aufgabe ist, unter allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Ausschaltung aller parteipolitischen Erwägungen die Bauprojekte einzeln zu prüfen und zu entscheiden und für das volkswirtschaftlich unentbehrliche Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahn und Schiffahrt unter Anerkennung beider durch zweckmäßige Tarifmaßnahmen zu sorgen. Mögen alle beteiligten Behörden und Persönlichkeiten, die sich mit dieser ernsten Frage befassen, in nicht zu ferner Zeit zu einer gemeinsamen Erkenntnis kommen und möge diese Erkenntnis alsdann einheitliche zielbewußte Maßnahmen zeitigen, zum Wohle unseres deutschen Vaterlandes. Das ist es, was uns die Erfahrung in dieser Nordwestecke, in der wir augenblicklich stehen, mit dem dichtesten Wasserstraßenverkehr Europas und den neuesten technischen wasserbaulichen Einrichtungen lehrt."

Die Wasserstraßenpolitik des Reiches im Verkehrsausschuß des Reichstags. Im Reichstagsauschuß für Verkehrangelegenheiten wurde am 19. Oktober 1926 das Problem des Kanalbaues mit Rücksicht auf die Durchführung der produktiven Erwerbslosenfürsorge besprochen. Abg. Engberding (D. Vp.) wies darauf hin, daß Anträge von Bedeutung zur Beratung stünden. Er beantragte, in einer Generaldebatte die Frage zu prüfen, ob wir in Deutschland noch Kanäle bauen sollen oder nicht, und dann die Vorlagen, betr. den Bau des Aachen—Rhein-Kanals, des Hansa-Kanals und des Ausbaues des Dortmund—Ems-Kanals, als ein einheitliches Ganzes zu behandeln. Diesem Antrage wurde stattgegeben, und Abg. Engberding verbreitete sich eingehend über diese Fragen. Er kam zu dem Ergebnis, daß die Bahn ihre Frachten erhöhen müsse, wenn sie rentabel arbeiten wolle unter Berückischtigung der Verzinsung des Anlagekapitals. Abg. Klönne (D. Nat.) meinte, daß die Reichsbahn nicht die Garantie übernehmmen könne, die Massengüter auf Jahre hinaus zu den gleich billigen Frachtsätzen wie die Binnenschiffahrt zu befördern. Deshalb müßten Kanäle gebaut werden. Die Hauptfrage drehe sich darum, welche Kanäle gebaut werden sollen. Für welche sei Geld da? Es wäre doch sinnlos, jetzt mit einem munteren Drauflosbauen von Kanälen zu beginnen, um im Laufe der Zeit aus Geldmangel mit den Bauten stecken zu bleiben. Es verdiene also das Problem der Bauwürdigkeit die ernsteste Beachtung. Eine andere Frage sei: Wird nicht die Reichsbahn, wenn viel Geld für Kanalbauten ausgegeben ist, mit ihrem Ausbau und mit ihrer Rentabilität ins Hintertreffen kommen? Wenn die Reichsbahn nicht rentiere, so liege die Gefahr vor, daß sie ihre Tarife erhöhe. Die Reichsbahn könne aber nur rentieren, wenn sie zunächst technisch auf die Höhe gebracht sei. Redner führte dann die Gründe an, die sich gegen die Kanalbauten im allgemeinen anführen ließen. Er wies auf die technischen Fortschritte hin, auf die Verflüssigung der Kohle, auf das Ferngas, auf die Ueberlandelektrizität. Die prinzipielle Stellung müsse also sein: Jede Verkehrsverbesserung sei erwünscht, aber allerdings nur insoweit, als sie bezahlt werden könne. Zu bedenken sei der Mangel an Rückfracht bei Massentransporten zu großen Verbrauchszentren, ein Mangel, unter dem alle, auch die Reichsbahn, zu leiden haben. Ferner sei zu überlegen, ob denn überhaupt schon die bestehenden Wasserstraßen hinreichend ausgebaut seien. Auch an der Frage der Rentabilität der neuen Kanäle dürfe nicht in allen Fällen achtlos vorübergegangen werden. Könnten alle neuen Kanäle wirklich die Bau- und Unterhaltungskosten verzinsen und amortisieren? Würden sie rechtzeitig fertig, um den heute erkannten Verkehrsproblemen noch Rechnung tragen zu können? Zum Schluß trat Redner für die Aufhebung der Kanalabgaben bei den alten Kanälen ein, denn deren Herstellungskosten seien durch die Inflation gegenstandslos geworden. Auch müsse das staatliche Schleppmonopol aufgehoben werden. Abg. Schmidt-Hannover (D. Nat.) besprach das Problem: „Eisenbahn oder Wasserstraßen" und führte aus: Wir stehen zurzeit in einer Aera der Kanalbegeisterung, die bei der Frachtpolitik der Eisenbahn und der Erwerbslosennot begreiflich ist. Grundsätzlich werden, falls die Mittel vorhanden sind, diejenigen Kanalpläne bevorzugt zu behandeln sein, die ein sonst eisenbahnarmes Gebiet erschließen und durch die unsere großen Binnenwasserstraßen zu einem wasserwirtschaftlichen System verbunden werden (Mittelland-, Hansa-Kanal). Redner behandelte ferner die im Verein mit den Ländern zu lösenden akuten wasserwirtschaftlichen Aufgaben (Ueberschwemmungen, Deichbrüche) und forderte von der Regierung als Unterlage für die Beschlüsse die Vorlage ihres Arbeitsbeschaffungsprogramms. Zum Schluß beantragte Redner, die Reichsregierung möge den Verkehrsausschuß für die nächsten Sitzungen das von ihr aufgestellte Arbeitsbeschaffungsprogramm als notwendige Unterlage für die zum weiteren Ausbau des deutschen Binnenschiffahrtsnetzes und in sonstigen wasserwirtschaftlichen Fragen zu fassenden Beschlüsse vorlegen. Abg. Sinn (Zentr.) betonte die Notwendigkeit des Baues von Wasserstraßen unter Berücksichtigung der Verhältnisse des besetzten Gebietes. Abg. Dr. Most (D. Vp.) sagte, daß weite Kreise der Kanalbegeisterung fernstünden. Es sei falsch, die Sache vom Standpunkt der Eisenbahnkonkurrenz einseitig zu beurteilen. Zwischen dem Optimismus des Ministers und dem Pessimismus der Reichsbahn gebe es einen goldenen Mittelweg. Wenn Europa sich wirtschaftlich vereinige, werde der Verkehr in Deutschland gewaltig steigen. Er (Redner) sei kanalfreundlich, nicht kanalfeindlich. Abg. Fischbeck (Dem.) wollte nicht die Frage grundsätzlich stellen, sondern wollte sie von Fall zu Fall, d. h. nach der Wichtigkeit der einzelnen Wasserstraßen beurteilt sehen. Abg. Schumann (Soz.) hielt auch eine Prüfung jedes einzelnen Falles für notwendig. Man könne nicht Kanalprojekte im allgemeinen befürworten. Auch müsse man sich klarmachen, daß heutzutage Kanalbauten in der Hauptsache durch riesige Baggermaschinen ausgeführt werden, die nur der Bedienung durch einige Maschinenmeister bedürften. Jedenfalls käme die Beschäftigung sehr großer Arbeitermassen dabei nicht in Frage, wie dies in früheren Zeiten der Fall gewesen wäre. Deshalb habe auch die Frage für die produktive Erwerbslosenfürsorge nicht mehr die ausschlaggebende Bedeutung. Abg. Körner (D. Nat.) hielt größte Vorsicht am Platze. Man dürfe nicht große Mittel ausgeben und die Frage der Amortisierung und Rentabilität ganz vernachlässigen. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne stellte in einem Schlußwort seine Befriedigung fest, daß grundsätzliche Unterschiede nicht beständen. Es folgten Referate über die beantragten Kanalbauten. Beschlüsse wurden nicht gefaßt. Der Ausschuß wird bis zum Beginn des Reichstagsplenums täglich Sitzungen abhalten. Bei der allgemeinen vorbereitenden Aussprache über Kanalprojekte wurde folgende Entschließung des Abgeordneten Dr. Most (D. Vp.) einstimmig angenommen: Der Reichstag steht auf dem Standpunkt, daß der Ausbau bestehender und die Schaffung neuer Wasserstraßen auch weiterhin überall dort durchzuführen ist, wo eine sorgfältige Prüfung das Vorhandensein eines maßgeblichen volkswirtschaftlichen Bedürfnisses und ein gesundes Verhältnis zwischen Kostenaufwand und volkswirtschaftlichem Erträgnis ergibt. Der Reichstag ersucht die Reichsregierung, unter Beobachtung dieser Gesichtspunkte die zurzeit vorliegenden Kanalprojekte zu prüfen und, soweit die Prüfung günstig abschließt, dem Reichstag baldigst entsprechende Vorlagen zu machen.

Kanalbauprojekte vor dem Hauptausschuß des Preußischen Landtags. Am 26. 10. 1926 befaßte sich der Hauptausschuß des Preuß. Landtags mit einer Reihe von Uranträgen über Wirtschaftsfragen. Abgeordneter Dr. Harsch (Ztr.) befürwortete einen Antrag seiner Fraktion, der das Kanalprojekt Aachen—Rhein in das Programm der Reichsregierung zur Ausgestaltung der produktiven Erwerbslosenfürsorge aufnehmen will. — Ab. Dr. v. Waldthausen (Deutschnat.)

wies auf die Notwendigkeit hin, im Hinblick auf die Hochwasserschäden in diesem Jahre die gesamte Kanalbaufrage einmal im Zusammenhang zu behandeln, insbesondere die Frage der Wirtschaftlichkeit der Kanalbauten zu prüfen. Beim Aachen—Rhein-Kanal sei die Rentabilität noch nicht geklärt, vielmehr heftig umstritten. Der Kanal würde rund 200 Millionen kosten und das Ruhrgebiet schwer schädigen. Seine Freunde würden daher dem Antrag nur dann zustimmen, wenn der Kanalbau wirtschaftlich zu tragen sei. Abg. Leinert (Soz.) hält ebenfalls zunächst eine eingehende Prüfung des Projekts für erforderlich. Ein Regierungsvertreter erklärte, daß das Projekt noch nicht genügend durchgearbeitet sei und seine Ausführung in absehbarer Zeit nicht in Frage komme. / Ministerialdirektor Jacques macht Mitteilungen über das Arbeitsbeschaffungsprogramm, das 1,2 Milliarden Reichsmark erfordere. Kanalbauten hätten im allgemeinen keinen besonders großen unmittelbaren Einfluß auf die Erwerbslosenverminderung und erforderten hohe Zuschüsse. Vorsicht sei also geboten. Besser seien Eisenbahnbauten, da Eisenbahnen von Frost und Hochwasser unbeeinflußt blieben und auch das Land besser aufschlössen als Kanäle. Das Projekt des Aachen—Rhein-Kanals wolle die Regierung prüfen. / Nachdem der Berichterstatter Abg. Harsch nochmals mit allem Nachdruck für das Projekt eingetreten war, wurde der Zentrumsantrag in der Fassung angenommen, das Staatsministerium zu ersuchen, aus dringenden wirtschaftspolitischen Gründen des Aachen—München—Gladbacher Gebietes auf die Reichsregierung dahin einzuwirken, das

Kanalprojekt Aachen—Rhein

beschleunigt zu prüfen zwecks Aufnahme in das Programm der Reichsregierung der Ausgestaltung der produktiven Erwerbslosenfürsorge.

Die Binnenschiffahrt im Nachtragsetat 1926. Der zweite Nachtragsetat zum Reichshaushalt wurde am 4. November 1926 vom Reichsrat bewilligt. Der Gesamthaushaltsplan für 1926 hält nunmehr in Einnahmen und Ausgaben einschl. des Anleihebetrages von 866,3 Millionen mit insgesamt 8,4 Milliarden statt bisher 7,6 Milliarden das Gleichgewicht. Von den angeforderten 801,7 Millionen des zweiten Nachtragsetats entfallen auf das Reichsverkehrsministerium im ordentlichen Haushalt

unter der Rubrik „Fortdauernde Ausgaben“ 14,3 Mill. M. darunter 3 Mill. M. „Ausgaben für die am 1. April 1921 auf das Reich übergegangenen Wasserstraßen der Länder, unter der Rubrik „Einmalige Ausgaben“ 14 Mill. M., darunter 50 000 M. zur Förderung der Ausbildung von Schiffsjungen, 40 000 M. zur Herstellung eines Liege- und Sicherheitshafens bei Driesen und 200 000 M. als 1. Teilbetrag für Vor- und Entwurfsarbeiten zur Prüfung der Bauwürdigkeit des Hansa-Kanals.

Im außerordentlichen Haushalt beantragt die Reichswasserstraßenverwaltung 38,3 Mill. M., darunter 4,5 Mill. M. als 1. Teilbetrag (von vorläufig insgesamt 6 Mill. M.) zum „Ankauf von Pfandbriefen der drei deutschen Schiffsbeleihungsbanken zur Geldbeschaffung für den Aufbau der deutschen Binnenschiffahrt.“

Teilunterzeichnung des Vertrages über den Binnenschiffahrts-Kredit. Der Vertrag mit dem Reich über den Binnenschiffahrts-Kredit ist nunmehr von der Deutschen Schiffsbeleihungsbank in Hamburg und der Deutschen Schiffskredit-Bank in Duisburg unterzeichnet worden. Die dritte an der Aktion beteiligte Bank, die Deutsche Schiffspfandbrief-Bank in Berlin hat die Unterzeichnung bisher noch nicht vorgenommen, jedoch ist hieraus auf irgendwelche Schwierigkeiten nicht zu schließen. Die Berliner Bank wird den Vertrag voraussichtlich in den nächsten Tagen ebenfalls unterzeichnen. (Wir verweisen auf die Abhandlung „Die Kreditmaßnahmen des Reiches für die deutsche Binnenschiffahrt“ in Heft 7 der Z. f. B., Seite 277 ff. sowie auf die beiden Notizen unter der Rubrik „Firmennachrichten“ der vorliegenden Nummer.)

Große Erweiterungsbauten in den Duisburg-Ruhrorter Häfen. Der Aufsichtsrat der Duisburger Hafen A.-G. bewilligte für Erweiterungs- und Ausbauarbeiten in den Häfen 11 359 000 RM. Das Bauprogramm erstreckt sich auf die Jahre 1926/27 und 1928. Unter anderem sind für den Umbau der Marientorschleuse zur besseren Erreichung des Duisburger Innenhafens und zugleich für den Hochwasserschutz der Innenstadt 3 260 000 Reichsmark angesetzt, für die Erweiterung des Duisburger Außenhafens 1 750 000 Mk., für die Vertiefung des Duisburger Hafens weitere 1 Mill. Reichsmark und für die Aufschließung des Industriegeländes an Schleuse I des Rhein—Herne-Kanals 400 000 RM. Für eine Kippe-Katze-Verladeeinrichtung, die das Kippen der Kohlen in die Schiffe erleichtern und beschleunigen soll, sind als erste Rate 3 Mill. RM. bestimmt. Die Leistungsfähigkeit der Duisburg-Ruhrorter Häfen soll durch diesen Ausbau auf 35 Mill. Tonnen jährlichen Umschlag gebracht werden.

Einweihung und Eröffnung der Rhein—Ruhr-Schleuse. Am 13. 11. 19262 fand die Eröffnung der zweiten Mündung des Rhein—Herne-Kanals im Beisein der Spitzen der Reichs-, Staats- und Kommunalbehörden statt. Wasserbaudirektor Thomas aus Münster gab hierbei eine kurze Darstellung der Zwecke, denen die Schleuse dienen soll und der Gründe, die zu ihrer Entstehung geführt haben: Maßgebend für die Aufnahmefähigkeit des Rhein—Herne-Kanals ist die Leistungsfähigkeit der Schleuse I bei Ruhrort. Diese Schleuse vermag bei 18- 20stündigem Betrieb etwa 50 Fahrzeuge nach beiden Richtungen hin zu schleusen. Bei forciertem Betriebe, wie er infolge der starken Kohlenverschiffungen in den letzten Monaten durch den englischen Streik nötig war, ist es möglich, den Verkehr noch zu steigern, und tatsächlich sind zeitweise an einem Tage bis zu 175 Schleusungen vorgenommen worden. Die Inbetriebnahme der zweiten Mündungsschleuse des Rhein—Herne-Kanals gestattet nunmehr einen gleichmäßigeren, weniger stoßweisen Verkehr. Der starke Hafenverkehr und bautechnische Gründe ließen nicht zu, daß der zweite Abstieg des Rhein—Herne-Kanals ebenfalls wie die Schleuse I zum Ruhrorter Hafen hingelegt wurde. So wurde denn die zweite Schleuse zur Ruhr verlegt, wie auch die Ruhr zum Rhein hin begradigt, vertieft und erweitert wurde, so daß außerdem eine Liegestelle für wartende Kähne für den Uebergang von der Fluß- in die Kanalschiffahrt geschaffen wurde. Die Bauarbeiten wurden bereits im Jahre 1919 aufgenommen, litten aber sehr unter politischen (Ruhrkampf), wirtschaftlichen und Witterungsschwierigkeiten (Hochwasser 1924). Insgesamt wurden 2,3 Millionen cbm Erde ausgehoben. An Beton wurden etwa 135 000 Kubikmeter verbaut und an Eisenwerk etwa 6 000 t. Die nutzbare Länge der neuen Schleuse beträgt 350 m, genügt also für zwei Schleppzüge von zusammen vier Rheinkähnen nebst einem Dampfer. Die Breite der Schleuse beträgt 13 m. Bei der großen Länge der Schleuse erhält sie außer dem Ober- und Untertor noch ein Mitteltor, um nach Bedarf nur mit einem Teil der Schleusenlänge auch weniger Schiffe durchschleusen zu können. Das Abkehren der Oberwasserstände erfolgt durch Schiebetore von etwa 100 t Gewicht. Der Antrieb erfolgt elektrisch. Die Schleusenmauern sind aus Beton hergestellt und mit Oldenburger Klinkern verblendet. Die Ein- und Ausfahrt der Kähne erfolgt durch einen 20 t schweren elektrisch betriebenen Schleppwagen, der auf einer etwa 580 m langen Treidelanlage läuft. Die der Schiffahrt dienenden technischen Anlagen in dem Duisburger und dem benachbarten neuen Mülheimer Hafen sind somit um ein wichtiges Bauwerk bereichert worden. / Ministerialdirektor Gährs (Reichsverkehrsministerium, Berlin) überbrachte die Grüße des Reichsverkehrsministers. Ein schwieriges Werk sei vollendet worden. Die Arbeiten, die sieben lange Jahre gefordert hätten, hätten deshalb eines besondere Bedeutung erlangt, weil sie einen gewissen Abschluß des Rhein—Herne-Kanals darstellten, und gleichzeitig die Schiffahrt für die Stadt Mülheim ermöglichten. Der Redner streifte kurz noch einmal die Hindernisse, die sich dem Bau entgegengestellt hätten und dankte dann sämtlichen Beteiligten, die an dem Werk mitgearbeitet hätten. Begonnen in Deutschlands schwerster Zeit sei trotz aller Hindernisse Stein auf Stein gefügt worden. Er betrachte es als ein glückliches Vorzeichen, daß seine Vollendung in eine Zeit falle, wo man sich anschicke, das Wasserstraßennetz in ganz Deutschland auszubauen. Ueber den Rhein—Hernekanal wolle man den neuen Kanal bis zur Elbe hinauf, d. h. die Querverbindung durch ganz Deutschland schaffen. In dieser Zeit regten sich in unserem Volke alle wirtschaftlichen und politischen Kräfte, um mitzuarbeiten am Wiederaufbau unseres Vaterlandes.

Koblenzer Hafenpläne. Die Stadt Koblenz plant bereits seit 1920 die Anlage eines großen Hafens mit Industriegelände in den Vororten Kesselheim, Wallersheim und St. Sebastian. Für den Ankauf des notwendigen Geländes haben die Stadtverordneten im Jahre 1924 die erforderlichen Mittel bewilligt. Zur Vollendung des Hafenbau-Programmes erhielt die Stadt vom Preuß. Wohlfahrtsminister ein Darlehn von 4 Millionen Mark. Bei der Durchführung des Hafenbaus ist es möglich, daß mindestens drei Jahre lang 500 Arbeitslose beschäftigt werden und damit das überaus stark belastete Wohlfahrtsamt — in Koblenz ist jeder fünfte Einwohner Unterstützungsempfänger — wesentlich entlastet wird. Aus diesen Gründen stimmten die Stadtverordneten am 10. 11. 26 dem Hafenbau und der notwendigen Anleihe einstimmig zu. Um das Projekt durchführen zu können, ist die Eingemeindung der Orte Kesselheim und St. Sebastian und die Zustimmung des Bezirksausschusses, der bisher nur einen Teil des Planes genehmigen wollte, noch nötig, was beides zu erwarten steht.

Der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals und die Industrie- und Handelskammer Dortmund. In einer im Oktober 1926 stattgefundenen Kammersitzung berichteten die Herren Dr. Martin und Direktor Kölven (W. T. A. G.) über die Kanalpläne des Westens. Dr. Martin gab einen Ueberblick über die geplanten Wasserstraßenbauten im Gebiete des Rheins, der Ems und der Weser einschließlich der Pläne für den Mittellandkanal und den Hansakanal. Der Bau des Aachen—Rhein-Kanals wird als unwirtschaftlich abgelehnt, da das Baukapital durch die aus dem Kanalverkehr zu erwartenden Einnahmen niemals verzinst werden kann. Direktor Kölven ging auf den Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals und auf den Bau des Hansakanals des näheren ein. Den baldigen Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals bezeichnete er zur Aufrechterhaltung der Lebensfähigkeit der Dortmunder Hüttenwerke für dringend notwendig. Der Ausbau der Strecke Dortmund—Herne bis Bergeshövede kann dem Dortmund—Ems-Kanal nicht zur Last gelegt werden, da diese Strecke schon wegen des mit Vollendung des Mittellandkanals anwachsenden Verkehrs entsprechend erweitert werden muß. Der Berichterstatter wies auf die Stellungnahme des Hauptausschusses im Weser—Ems-Wasserstraßenbeirat hin, der sich für den Ausbau sowohl des Dortmund—Ems-Kanals, als den Bau des Hansa-Kanals ausgesprochen hat. In das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung ist der Ausbau des Dortmund—Ems-Kanals bedauerlicherweise nicht aufgenommen, obwohl der Dortmund—Ems-Kanal unter den Kanalplänen der Regierung an erster Stelle steht. Herr Generaldirektor Fickler hob die wirtschaftliche Bedeutung des Hansakanals für den rheinisch-westfälischen Bergbau besonders hervor. Die Versammlung schloß sich der den Ausbau beider Kanäle befürwortenden Entschließung des Hauptausschusses des Weser—Ems-Wasserstraßen-Beirats an und erwartet, daß sich auch die Reichsregierung hierzu bekennen wird.

Ostfriesland und die Kanäle. Zu den schwebenden Kanalplänen faßte die Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg in ihrer Vollversammlung am 4. d. Mts. eine Entschließung, in der es heißt: „Die Forderung, den Absatz der rheinisch-westfälischen Kohle zu erweitern und die deutschen Nordseehäfen durch Verbesserung der Transportmöglichkeiten für Massengüter von und nach dem Binnenlande zu stärken, wird von der Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg als berechtigt anerkannt. In dem Kanalbauprogramm des Reichsverkehrsministeriums verdienen aber diejenigen Bauten den Vorrang, die nachweislich den höchsten Nutzen für die gesamte Staatswirtschaft versprechen, d. h. durch die der Gewinn für deutsche Unternehmer und Arbeiter am stärksten ist. Deshalb muß die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals an die erste Stelle derjenigen Projekte gerückt werden, über die bislang in den gesetzgebenden Körperschaften noch nicht abgestimmt worden ist, weil jeglicher Verkehr auf diesem Kanal in seiner Hauptlinie von Dortmund und Herne bis Emden und umgekehrt einen Arbeitszuwachs für das Deutsche Reich bedeutet, indem ein Wettbewerb zwischen diesem Kanal und anderen deutschen Verkehrswegen nicht in Frage kommt. Die Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals ist auch das geeignetste Mittel, den Absatz der deutschen Kohle über See zu erhöhen, da, wie nachgewiesen werden kann, die Beförderung der Kohle von der Produktionsstätte zum Verbrauchsplatz an der Unterelbe, an der Ostsee und nach überseeischen Plätzen auf keinem Wege über einen deutschen Hafen so billig wird erfolgen können, als über den Dortmund—Ems-Kanal und die Emshäfen. Die in Aussicht genommene Durchführung des Campe—Dörpen-Kanals durch preußisches Gebiet bis zum Dortmund—Ems-Kanal für 600-t-Kähne wird von der Kammer nach wie vor als überflüssig und schädlich bekämpft. Der Bau des Kanals von Campe nach Dörpen für 6000-t-Schiffe kommt jedenfalls solange unter keinen Umständen in Frage, als der Dortmund—Ems-Kanal nicht in den Ausmaßen, wie sie in der Denkschrift der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Dortmund, Emden und Münster verlangt worden sind, ausgebaut ist. / Wenn das Reichsverkehrsministerium darüber hinaus einen Wasserweg zwischen Weser und Elbe herzustellen, im übrigen aber die Binnenschiffahrt den vorhandenen Kanal Bergeshövede—Minden und die Weser von Minden abwärts benutzen zu lassen beabsichtigt, so sehen wir darin vor allem den Willen, die viel zu schwach befahrene Strecke des Rhein—Hannover-Kanals von Bergeshövede bis zur Weser zu beleben. Das gleiche gilt für den Weserverkehr von Minden stromabwärts, der nur dann die beabsichtigten Ausgaben für die Weserregulierung auf dieser Strecke rechtfertigt, wenn die für Hamburg bestimmte Kohle mit auf die Stromstrecke Minden—Achim gelegt wird. Würde dagegen ein Kanal gebaut, der bereits bei Bramsche den Rhein—Hannover-Kanal verlassen soll, dann fällt für die Kanalstrecke Bergeshövede—Hannover und die Oberweser von Minden bis Achim auch noch die Weserkohle aus und der bereits vorhandene Kanal und die zu regulierende Oberweser, die fast unbegrenzt leistungsfähig sind, werden noch mehr veröden, da der Mittellandkanal auch nach seiner völligen Durchführung nie einen solchen Verkehrszuwachs bringen wird, daß die genannte Kanalstrecke hinlänglich ausgenutzt sein wird. Hinzu kommt noch, daß die gewaltigen Kosten des Kanalbaues Bramsche—Achim, wofern die dazu aufzubringenden Mittel verzinst werden sollen, wegen der hohen Abgaben, die dem zu erwartenden Verkehr aufzuerlegen wären, die Schiffahrt derart belasten würden, daß der Massenverkehr nach und von Hamburg völlig unwirtschaftlich und erdrosselt wird. Sollte Bremen, um seinen Kohlenbezug über den Bramsche—Achim-Kanal nicht der gleichen Gefahr auszusetzen, um Rückfrachten zu erlangen, für die Bergfahrt Erze heranholen, so würde dies nur auf Kosten des Dortmund—Ems-Kanals und der Emshäfen gehen. Da neuer Erzverkehr nicht in Frage kommt und ein Kohlentransport zu Tal nach der Ems ohne entsprechende Mengen Erz als Bergfracht nicht bestehen kann, ergibt sich somit, daß einerseits der wirtschaftlich unbedeutende Umweg über Minden für den Hamburger Verkehr billiger, andererseits der Verkehr über eine neue Verbindung mit der Weser zwischen Bramsche und Achim nur zur Ablenkung des bestehenden Verkehrs von bereits vorhandenen Wasserstraßen, d. h. vom Dortmund—Ems-Kanal zwischen Dortmund, Herne und Emden und vom Kanal Bergeshövede—Weser und der Oberweser unterhalb Mindens führt. / Die Industrie- und Handelskammer gibt daher der Erwartung Ausdruck, daß bei der in Aussicht genommenen Projektierung des Hansa-Kanals die gesamten wirtschaftlichen Unterlagen auf das eingehendste in Gemeinschaft mit allen beteiligten Kreisen, auch den Gegnern des Kanals Bramsche—Achim geprüft werden."

Der neue Ems-Durchstich bei Pottdeich. Am 14. Oktober 1926 wurde der neue Ems-Durchstich bei Pottdeich für den Schiffsverkehr freigegeben. Damit ist die zweite der für die Schiffahrt besonders gefährlichen Schleifen der Emsstrecke von Papenburg bis Leerort beseitigt. Als der Schiffahrt besonders hinderlich haben sich die scharfen Krümmungen bei Mark, Pottdeich und Coldam erwiesen. Auf ihre Beseitigung mußte daher Bedacht genommen werden. Zu diesem Zwecke wurde schon im Jahre 1904 ein Regulierungsentwurf aufgestellt, der in erster Linie den Aubsau der Ems zu einer leistungsfähigen Schiffahrtsstraße verfolgte. Als erster wurde der Durchstich bei Mark in Angriff genommen. Er konnte 1911 dem Verkehr übergeben werden. Die Durchstiche bei Pottdeich und Coldam sollten in den Jahren 1914 bis 1920 durchgeführt werden, die Geräte, Eimerbagger, Spüler, Schlepper und Schuten waren bereits beschafft. Krieg und Inflation behinderten jedoch die Arbeiten. Im Jahre 1925 wurden jedoch vom Reich trotz ungünstiger finanzieller Lage die erforderlichen Mittel bereitgestellt, da das Reich die Bedeutung der Ems als Kohlenausfuhr- und Erzeinfuhrstraße voll würdigte. Ein Abwandern des Erzverkehrs nach den holländischen Häfen mußte unbedingt verhindert werden. Im August wurden die Arbeiten bei Pottdeich aufgenommen. Insgesamt waren rund 500 000 Kubikmeter Erde zu baggern und zu verspülen. Im Durchstich Coldam sind rund 850 000 Kubikmeter zu baggern. Mit der Fertigstellung ist daher in etwa drei Jahren zu rechnen. Die Durchstiche erhalten eine Schleusenbreite von 80 Meter und eine Oberweite von 190 Meter bei gewöhnlichem Hochwasser. Die Wassertiefe beträgt bei Hochwasser 4,80 m, bei Niedrigwasser 3 m. Die Streckenverkürzung beträgt beim Durchstich Mark 800 m, bei Pottdeich 600 und bei Coldam 800 mm. Der Wasserweg von Papenburg nach Leerort wird damit um rund 2,2 km verkürzt. Der Hauptwert der Durchschnitte liegt in der Beseitigung der für die Schiffahrt gefährlichen Krümmungen der genannten Strecke und in der Verstärkung der Spülkraft des Stromes, was für die Erhaltung der Fahrwassertiefen von Wichtigkeit ist.

Vom Saar—Rhein-Kanal. Im Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen des Saargebiets, Saarbrücken erstattete am 29. 10. 1926 Assessor Lütke einen ausführlichen Bericht über den Stand der Kanalfrage. In Vorbesprechungen mit den zuständigen Behörden des Reichs und Preußen ist die sofortige amtliche Prüfung zu erreichen versucht worden. An diesen Besprechungen nahmen außer Assessor Lütke der Saarbrücker Oberbürgermeister Dr. Neikes und Kommerzienrat Hermann Röchling teil. Ueber die Versammlung in Ludwigshafen teilte der Generalsekre-

tär mit, daß sich die Beteiligten einmütig hinter den Kanalgedanken gestellt hätten, wobei naturgemäß auch die Bedenken, die bei einem Prospekt zu berücksichtigen sind, ausgiebig gewürdigt wurden. In einer Aussprache mit den Trierer Kreisen, wo man in dem Saar—Pfalz-Kanal-Projekt eine Gefährdung des alten Gedankens der Saar—Mosel-Kanalisierung erblickte, sei festgestellt worden, daß das Projekt des Saar—Pfalz-Kanals das Saar—Mosel-Projekt an sich nicht berühre und daß seine Notwendigkeit für den Augenblick der Rückgliederung des Saargebiets auch von Trier anerkannt werde. Die Kanalfrage soll, wie von vornherein beabsichtigt, nach Zusammentritt des Reichstags offiziell durch eine zu ernennende Abordnung den zuständigen Stellen vorgetragen werden. Der Wirtschaftsverein hält es für notwendig, nunmehr einen aktionsfähigen Ausschuß für die weitere Bearbeitung der Angelegenheit zu bilden, der in engster Fühlung mit den pfälzischen Wirtschaftskreisen sich halten soll. / Auch in der am 11. November stattgefundenen Vollversammlung der Handelskammer Ludwigshafen wurde die Frage des Saar—Pfalz-Kanals eingehend erörtert. Syndikus Dr. Kehm wies darauf hin, daß das Saargebiet sein natürliches Absatzgebiet unbedingt wieder notwendig habe. So gut, wie die Ruhr den Wasserweg für ihre Kohlentransporte benötige, sei ein solcher auch für die Saarprodukte notwendig. Der Redner hebt hervor, daß man die Ausführung auf 1½ Jahre geschätzt habe. Bei einer Strecke von 150 Kilometer, die bei dem Saarkanal in Frage käme, müßte mit mindestens 120 Millionen Mark Baukosten gerechnet werden, ohne Berücksichtigung der Höhenunterschiede und Stauwehren, so daß die Ausführung noch teurer würde. Von einem Vertreter des Saargebiets würden die Kosten mit 350 Millionen genannt. Die Vorteile eines Kanals würden einmal in der Frachtersparnis, in einer Grundpreissteigerung, dann in Neuansiedlungen usw. liegen. Man müsse auch ernstlich die Frage prüfen, ob bei einer Bauzeit von 5—6 Jahren eine Rentabilität noch gegeben sei, wenn die technische Entwicklung (Verwendung von Oel statt Kohle) weiter vorschreite. Dazu käme, daß erst nach Rückgabe des Saargebiets mit dem Bau überhaupt erst begonnen werden könne. Es sei die Frage zu prüfen, ob der Bau des Kanals die einzige Möglichkeit darstelle, den Saarbergbau zu heben. Man dürfe an der Frage nicht vorübergehen, ob nicht die Errichtung einer Schnellbahn zu dem gleichen oder ähnlichen Ziele führe; die derzeitigen Bahnen seien noch nicht vollkommen ausgenützt. In einer daraus gefaßten Entschließung wies die Kammer darauf hin, daß vor einer Stellungnahme für oder gegen das Kanalprojekt zunächst eine eingehende amtliche Prüfung notwendig erscheine.

Vom Aachen—Rhein-Kanal. Der Provinzialausschuß der Rheinprovinz hat am 14. 10. 1926 nach eingehender Aussprache und Anhörung von 8 Sachverständigen der verschiedenen Wirtschaftsgebiete mit 12 gegen 3 Stimmen folgenden Beschluß gefaßt: „Der Provinzialausschuß ist überzeugt, daß das Aachener Wirtschaftsgebiet aufs schwerste gefährdet ist und daß ihm nur durch eine weitgehende dauernde Verbesserung der Transportverhältnisse geholfen werden kann. Nach dem heutigen Stand der Prüfung erscheint der Bau eines Kanals von Aachen zum Rhein als ein aussichtsreiches Mittel, um dem Aachener Wirtschaftsgebiet die nötige Hilfe zu bringen. Wenn die endgültige Prüfung, vor allem der finanziellen und technischen Voraussetzungen des Kanalprojektes durch die zuständigen Reichs- und Staatsbehörden zu dem gleichen Ergebnis kommt, und ein anderer Vorschlag mit ausreichenden Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse nicht gemacht werden kann, hält es der Provinzialausschuß für die Pflicht der Reichs- und Staatsregierung, den Bau dieses Kanals unverzüglich in die Wege zu leiten, da das Kanalprojekt Aachen—Rhein die Aufgabe hat, ein großes Wirtschaftsgebiet vor dem wirtschaftlichen Verfall zu bewahren. Der Provinzialausschuß hält es auch für dringend wünschenswert, daß in gleicher Weise auch die Wirtschaft anderer Gebiete, vor allem des Saar- und Ruhrgebietes durch den Bau von Wasserstraßen gefördert wird."

Die Kanalisierung der Weser und Werra. Die Industrie- und Handelskammer zu Minden hat in ihrer am 26. Oktober 1926 stattgefundenen Vollversammlung nach eingehender Aussprache über die Frage der WeserKanalisierung und der für das Wesergebiet sonst noch zur Erörterung stehenden wasserbaulichen Pläne folgende Entschließung gefaßt: „Die Industrie- und Handelskammer zu Minden begrüßt die Aufnahme der Weserkanalisierung in das Arbeitsbeschaffungsprogramm. Sie ist aber der Meinung, daß es bei der Teilstrecke Minden—Bremen nicht sein Bewenden haben darf. Namentlich die großen und wichtigen Kalitransporte bedingen einen Ausbau der gesamten Weser und die Verlängerung über die Werra hinaus bis in das Kaligebiet hinein. Darüber hinaus muß als Endziel die Schaffung einer großen Nord—Süd-Wasserstraße vom Meer über die Weser und Werra nach Bamberg und damit nach Süddeutschland und zur Donau gefordert werden. Die auf den Bau des geradlinigen Hansakanals gerichteten Bestrebungen dürfen unter keinen Umständen dazu führen, die unverzügliche Inangriffnahme und beschleunigte Durchführung der Weserkanalisierung von Minden bis Bremen zu verzögern." / Auch der Kreisausschuß des Kreises Eschwege hat vor längerer Zeit eine Entschließung zur Kanalisierung der Werra gefaßt, zu der der Reichsverkehrsminister vor kurzem wie folgt Stellung genommen hat: „Wenn auch unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen gesagt werden muß, daß der Bau eines Werra—Main-Kanals nicht möglich ist, so kommt eine Teilausführung, die Kanalisierung der unteren Werra, doch in Frage. Ob und inwieweit der Ausbau der Werra als Großschiffahrtsweg in Angriff genommen werden kann, hängt noch von dem Ergebnis der Vorarbeiten ab, die seit Februar d. Js. auf der rund 50 Kilometer langen Werrastrecke unterhalb Eschwege im Gange sind. Daß im Falle, wo für den Abtransport der thüringischen Kalierzeugnisse auf dem Wasserwege die technische Durchführbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Finanzierungsmöglichkeit des Bauvorhabens erwiesen ist, die Reichswasserstraßenverwaltung sich für die ungesäumte Inangriffnahme der Ausbauarbeiten einsetzen wird, bedarf keiner besonderen Versicherung."

Die Mosel- und Saarkanalisation. Der Stadtverordneten-Sitzung zu Trier lag am 21. 10. 26 ein Antrag vor, der die Stadtverwaltung ersucht, sofort mit den zuständigen Stellen in Verbindung zu treten, damit die Reichsregierung die Mosel- und Saarkanalisierung in ihr Arbeitsbeschaffungsprogramm aufnehme. Oberbürgermeister v. Bruchhausen legte in längeren Ausführungen den Standpunkt der Stadtverwaltung dar. Er gab zunächst einen geschichtlichen Ueberblick über die Bemühungen um die Mosel- und Saarkanalisierung, die etwa um die Wende des Jahrhunderts einsetzten und führte dann aus: Die großen neuen Kanalpläne lassen es dringend erscheinen, nun auch den alten Mosel- und Saarplan wieder in den Vordergrund zu stellen, und gerade mit Rücksicht auf die schwierige Wirtschaftslage der südlichen Rheinlande die Durchführung zu fordern. Dabei stehen wir keineswegs in Wettbewerb mit dem neuesten Plan Aachen—Rhein, sondern fordern ganz unabhängig hiervon endliche Lösung der alten wirtschaftlichen Pläne. Desgleichen — und das möchte ich hier ausdrücklich betonen — will sich das Saargebiet durch seinen neuen Kanalplan Saarbrücken—Ludwigshafen keineswegs in Gegensatz stellen zu unserm alten Plan der Mosel- und Saarkanalisierung. Eine Aussprache, die hierüber mit maßgebenden Kreisen in den letzten Tagen war, läßt erkennen, daß der noch neuerdings auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft stark betonte enge Zusammenschluß des Mosel- und Saar-Wirtschaftsgebiets auch in dieser Frage gewahrt werden soll und in Verfolg dieser Auffassung das Saargebiet mit uns die Pläne der Mosel- und Saarkanalisierung weiter energisch betreiben wird. Wenn es neben diesen Plänen einen alten Plan Saarbrücken—Ludwigshafen wieder aufgreift, so ist dies dadurch zu erklären, daß man den süddeutschen Markt für die Saarkohle wieder gewinnen will und gegenüber dem Eindringen der Ruhrkohle unter den günstigen Bedingungen auf dem Wasserweg — Rhein—Hernekanal — nur wiedergewinnen kann, wenn die Frachtenbasis verbessert wird. Hierfür wird eine unmittelbare Linie Saarbrücken—Ludwigshafen gesucht, so daß gegenüber dem Wasserweg über Koblenz die Frachtenstrecke Koblenz—Ludwigshafen erspart würde. Man betrachtet im Saargebiet den Plan Saarbrücken—Ludwigshafen als eine Ergänzung unserer Kanalisierungspläne, die man nach wie vor mit uns zu vertreten bereit ist. Sollten sich allerdings im Laufe der Dinge gegensätzliche Interessen zwischen Saar und Mosel erheben, so müßte natürlich demgegenüber die Moselkanalisierung vom gesamten Moselgebiet in einheitlichem Vorgehen als eine unverrückbare Förderung mit Nachdruck vertreten werden. Ich kann dabei bemerken, daß die Mitteilung, daß der Kanalplan Saarbrücken—Ludwigshafen bereits in das Arbeitsbeschaffungsprogramm des Reichs aufgenommen sei, irrig ist. Ein durchgearbeiteter Plan besteht noch nicht. Seine Aufstellung wird erst durch den gefaßten Beschluß erstrebt. Bei der Aussprache ist ein Einverständnis erzielt, daß alsbald die Werbearbeit für die Mosel- und Saarkanalisierung einsetzen muß. Zu diesem Zweck sollen die interessierten Kommunalverwaltungen, Städte und Kreise, in Verbindung mit Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie alsbald zusammentreten. / Die Stadtverordneten stimmten diesen Ausführungen einstimmig zu, wobei die einzelnen Redner die großen wirtschaftlichen Vorteile der Mosel- und Saarkanalisierung eingehend darlegten. / Am 28. 10. 26

nahm die Industrie- und Handelskammer Trier in einer Gesamtsitzung einstimmig nachstehende Entschließung zu Gunsten des Mosel- und Saar-Kanals an: „Die Nachricht der Presse, daß das Projekt der Kanalisierung der Mosel und Saar nicht in das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung aufgenommen sei, hat innerhalb weiter Kreise der Bevölkerung des Mosel-Saargebietes lebhafte Aufregung und offene Verstimmung hervorgerufen. Die Industrie- und Handelskammer zu Trier bringt deshalb erneut zum Ausdruck, daß die Schiffbarmachung der Mosel und Saar für das durch den Versailler Vertrag seines natürlichen Hinterlandes beraubte Gebiet der Mosel und Saar eine Lebensfrage und zwingende Notwendigkeit geworden ist. Ohne eine schiffbare Wasserstraße werden wichtige Gewerbezweige dieses Gebietes dem Siechtum verfallen. Die Kammer erinnert daran, daß das Mosel-Saarkanalprojekt zu den ältesten Projekten gehört, daß seine Rentabilität und wirtschaftliche Bedeutung außer Zweifel steht, und daß seine Inangriffnahme sofort erfolgen kann. Sie erinnert daran, daß durch den Ausbau dieses Wasserweges gewaltige Wasserkräfte gewonnen werden, deren wirtschaftliche Aufnützung unbegrenzte Zukunftsmöglichkeiten für das politisch und wirtschaftlich schwer heimgesuchte Mosel-Saargebiet eröffnen. Die Kammer spricht daher die bestimmte Erwartung aus, daß das Mosel—Saarkanalprojekt in das für den diesseitigen Bezirk besonders bedeutsame Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung aufgenommen, und daß der aus der Not der Zeit geborenen Forderung eine schnelle Verwirklichung folgen wird."

Anhalt für den Mittellandkanal. Der Anhaltische Landtag nahm am 18. November 1926 in allen drei Lesungen die Vorlage über die Durchführung des Mittellandkanals und eines besonderen Stichkanals von Staßfurth über Leopoldshall bis Bernburg an.

Aufnahme der Arbeiten am Mittellandkanal. Das Reichskabinett hat auf Antrag des Reichsverkehrsministers beschlossen, ohne das Ende der Einigungsverhandlungen zwischen Preußen und seinen Provinzen abzuwarten, auf eigenes Risiko mit den Bauarbeiten am Mittelland-Kanal zu beginnen. Inzwischen ist der Auftrag zum Weiterbau bereits erteilt und der erste Spatenstich getan worden.

Beteiligung der Industrie und des Handels am Bau des Elster—Saale-Kanals. Auf Anregung der Handelskammer Leipzig hat sich eine Anzahl Firmen aus Industrie und Handel zu einer Beteiligung an den Kosten des Elster—Saale-Kanals bereit erklärt. Der zugesicherte Betrag hat bisher die Höhe von 400 000 M. erreicht. Ferner haben sich die Energie A.-G., die Außenbahn A.-G. und die Landkraftwerke Leipzig bereit erklärt, 5/10 der Baukosten zu übernehmen, sofern mit diesen Gesellschaften ein besonderer Vertrag abgeschlossen wird.

Der weitere Ausbau des Lippe-Seiten-Kanals. Nachdem bereits seit Wochen die letzten Vorbereitungen für die Inangriffnahme der Kanalarbeiten getroffen worden sind, ist vor kurzem mit den Arbeiten, die auch den ganzen Winter über betrieben werden sollen, begonnen worden. Für das laufende Haushaltsjahr, also bis zum 1. April 1927, stehen 4 Millionen Mark zur Verfügung, in dem nächstjährigen Haushaltsplan der Wasserbauverwaltung sind wiederum 4 Millionen eingesetzt. Die Gesamtkosten für Verlängerung und Weiterausbau betragen 24 Millionen Mark.

Kiels Anschluß an den Hansa-Kanal. In einer zu Beginn d. Mts. stattgefundenen Kieler Stadtkollegiensitzung gab Bürgermeister Dr. Heimerich Aufklärung über die vom Magistrat gemachten Schritte zum Anschluß Kiels an den Hansakanal. Er hob hervor, daß ein verbessertes Wilstermarschkanalprojekt ausgearbeitet worden sei. Dieser Kanal soll weiter östlich vom Nordostseekanal ausgehen, etwa von der Rendsburger Gegend aus, in die Stör eingeleitet werden. Die Staatsregierung hat sich zu einer Besprechung dieses Projektes bereit erklärt. Ein Kanalweg von Kiel über Neumünster—Elmshorn sei als abwegig zu bezeichnen. Die ganze Provinz, betonte Stadtv. Dr. Engelsmann, müßte den Plan eines Kanals Kiel—Hamburg unterstützen. Ueber die Linie Kiel—Nordostseekanal—Stör werden die Verhandlungen zwischen der Regierung und Vertretern der Provinz in kurzem stattfinden. Kiel müsse das Ausfallstor des Hansa-Kanals nach der Ostsee werden, dem schlossen sich die Stadtkollegien einmütig an. Man will mit allen Mitteln diesen Holsteinkanal zu erhalten suchen. Der Bau würde die Erwerbslosigkeit erheblich mindern.

Seewasserstraßen-Beirat, Weser—Ems-Wasserstraßen-Beirat und Hansa-Kanal. Wir verweisen auf die Seite wiedergegebenen Berichte.

Vom Küstenkanal. Auf dem Ende Oktober stattgefundenen Parteitag der oldenburgischen Zentrumspartei teilte Reichsarbeitsminister Dr. Brauns mit, daß die Kanalverbindung zwischen der Unterweser und der Unterems gesichert sei. Es stehe fest, daß der Entwässerungs-Kanal, den Preußen in Fortsetzung des Hunte—Ems-Kanals zum Dortmund—Ems-Kanal anlegte, in denselben Dimensionen ausgebaut werde, wie die Strecke Oldenburg—Kampe, sodaß demnächst der Großschiffahrtsweg zwischen Unterweser und Ruhrgebiet zur Tatsache werde. Die Reichsregierung hatte bekanntlich den Küstenkanal in das Arbeitsbeschaffungsprogramm bereits mit aufgenommen, nachdem die zuständigen Ausschüsse des Reichstages den Weiterbau des Kanals gutgeheißen hatten. Zu dem Projekt mußten jedoch noch der Weser—Ems-Wasserstraßenbeirat und der Reichswasserstraßen-Beirat gehört werden. Auch war die Zustimmung Preußens erforderlich, da das Reststück des Kanals auf preußischem Gebiete liegt und, wie Oldenburg zu dem östlichen Stück des Kanals, Preußen zu dem Reststück noch Zuschüsse wird leisten müssen. Nach dem Voranschlage betragen die noch erforderlichen Kosten rund 35 Millionen Mark.

Ostsee—Leipzig. Der Plan einer Wasserverbindung von der Ostsee (Wismar) nach Leipzig fand in Wismar in einer Tagung der zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossenen, in Betracht kommenden Kanalvereine Mitteldeutschlands und Mecklenburgs nähere Erörterung. Der Weg der Verbindung ist von Wismar über Schweriner See, Neustadt, Grabow, Wittenberge (Elbe), Halle (mitteldeutsches Industriegebiet) nach Leipzig gedacht. Im Norden Mecklenburgs ist vor allem die 20 km lange Strecke Wismar—Schwerin, im Südwesten des Landes und in der Westpriegnitz die 40 km lange Strecke unter Benutzung schon vorhandener Verbindungen und Wasserläufe auszubauen. Auf der Versammlung waren u. a. auch die mecklenburgische Regierung, Städte und Aemter, die Stadt Wittenberge, das mitteldeutsche Industriegebiet vertreten. Die Strecke Wittenberge bis Wismar würde die Fortsetzung des Mittellankanals nach der Ostsee ergeben, von der Ostsee würde Anschluß nach dem sächsischen Industriegebiet sowie nach der Tschechoslowakei sein.

Zusammenschlußbestrebungen in der Binnenschiffahrt. Zwischen der Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaft A.-G. ist ein engeres Verhältnis dadurch hergestellt worden, daß die erstere Gesellschaft bezw. deren Tochtergesellschaft „Deutschland" Schnelldampfer-Gesellschaft m. b. H. ein größeres Paket Aktien der letzteren Gesellschaft von der Commerz- und Privat-Bank erworben und sich dadurch einen maßgebenden Einfluß bei der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften Aktiengesellschaft gesichert hat. Der Zusammenschluß soll vorläufig dadurch zum Ausdruck gebracht werden, daß ein Austausch von Aufsichtsratsmitgliedern beider Gesellschaften durch gegenseitige Zuwahl stattfindet. Zu diesem Zwecke sind Generalversammlungen beider Gesellschaften auf den 7. Dezember d. Js. einberufen worden. Bekanntlich besteht bereits zwischen der Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G. und der Neuen Deutsch-Böhmischen Elbeschiffahrt-A.-G. eine durch langjährigen Vertrag gesicherte Betriebsmittelgemeinschaft, der nun auch die Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft angehören wird. Geplant ist von den drei Gesellschaften der Abschluß eines Interessengemeinschaftsvertrages, der eine noch rationellere Ausnutzung der Betriebsmittel bezweckt. Ergänzend ist zu bemerken, daß die „Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" auch an der „Schlesischen Dampfer-Compagnie Berliner Lloyd A.-G.", deren Wirkungskreis sich neben dem mittelelbischen Verkehr auch auf die märkischen Wasserstraßen und die Oder erstreckt, mit größerem Aktienbesitz beteiligt ist.

Der Evangelische Verband der Binnenschiffermission. Der Evangelische Verband der Binnenschiffermission Deutschlands, der seit vier Jahren besteht und in dem alle Arbeitsgebiete an deutschen Flüssen und Kanälen zusammengefaßt sind, hielt am 15. Oktober 1926 in Duisburg seine Jahrestagung ab. Der Vorsitzende des Verbandes, Pfarrer Lindemeyer (Berlin), gab einen Ueberblick über die Ge-

samtlage des Verbandes und über den Stand des Kampfes um die Sonntagsruhe in der Binnenschiffahrt. Die Schiffermission wird am Rhein in Duisburg, Kaub und Mannheim, am Main in Hanau, an der Weser in Hameln und Minden, an der Elbe in Hamburg, Magdeburg und Dresden, an Havel und Spree in Brandenburg, Spandau und Berlin, an der Oder in Stettin, Breslau und dem oberschlesischen Ort Kosel betrieben. An verschiedenen Orten befinden sich Schifferheime, Schifferkinderheime, Schifferschulen und -Fortbildungsschulen. Vorträge hielten u. a. Generalsuperintendent a. D. D. Dr. Hoppe (Hildesheim) und Pfarrer Kittel (Hameln).

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Der niederländisch-belgische Vertrag. Die holländische 2. Kammer hat am 11. 11. 26 den niederländisch-belgischen Vertrag, durch den Holland und Belgien im vorigen Jahre nach langen schwierigen Verhandlungen einen Teil der Streitfragen über die Schiffahrt in der Scheldemündung und eine Reihe sonstiger Rechts- und Kanalfragen zu bereinigen versucht haben, ratifiziert. Der Vertrag, der in Holland stets auf starke Gegnerschaft, namentlich in den Kreisen des Großhandels und der Reedereien gestoßen war, wurde mit einer Mehrheit von nur 3 Stimmen angenommen. / Gelegentlich der Verhandlungen betonte der holländische Außenminister van Karnebeek, vor allem unter Bezugnahme auf die Befugnisse der Internationalen Donau- und Elbekommission, daß aus dem Gesichtspunkt staatlicher Souveränität das in dem Vertrag enthaltene neue Schelderegime nicht so weitgehend sei, wie andere für internationale Ströme geschaffene Regelungen. Vor allem werde durch den neuen Vertrag die viel besprochene Scheldefrage zu einer rein holländisch-belgischen Angelegenheit gemacht. Was die Durchfahrt belgischer Kriegsschiffe auf der Schelde betreffe, so habe die niederländische Regierung noch Ende Oktober mit der belgischen Regierung einen Notenwechsel geführt, um hierin jedes Mißverständnis auszuschließen. In ihrer am 27. Oktober eingegangenen Antwort habe die belgische Regierung ausdrücklich bestätigt, daß die Fahrt belgischer Kriegsschiffe auf der Schelde sowohl im Frieden wie in Kriegszeiten eine Angelegenheit sei, die außerhalb des Vertrages stehe und daß dieser Vertrag auch das militärische und politische Regime der Schelde in keiner Weise geändert und die Souveränitätsrechte beider Parteien nicht beschränkt habe. (Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den in der Januarnummer dieses Jahrganges erschienenen Aufsatz des Herrn Prof. Dr. R. Hennig, Düsseldorf, über „Die niederländisch-belgischen Schiffahrts-Interessen-Gegensätze".

Schweizerischer Freihafen und Untertunnelung der Schelde bei Antwerpen. Nach einem Bericht der Schweizer Tageszeitung „Der Bund" hat eine Gruppe schweizerischer Finanzleute die belgische Regierung um die Genehmigung zum Bau eines Freihafens in einer Ausdehnung von 400 ha auf dem linken Scheldeufer bei Antwerpen ersucht. Die Gruppe will ihrerseits dafür der belgischen Regierung eine langfristige Anleihe für den Bau eines Tunnels unter der Schelde bei Antwerpen zur Verfügung stellen.

Neuordnung der französischen Wasserstraßenverwaltung. Die in Frankreich vorhandenen 530 Häfen wurden bis jetzt sämtlich vom Staate verwaltet und beaufsichtigt. Mit diesem Zentralisierungssystem soll aus Sparsamkeitsrücksichten gebrochen werden. Wie die „Industrie- und Handelszeitung" einem Bericht des französischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten entnimmt, wird man in Zukunft die Häfen in drei Klassen einteilen, und zwar: 1. nationale Häfen, etwa 20, die unter der staatlichen Verwaltung bleiben: Le Havre, Bordeaux und Straßburg behalten die bisherige Selbstverwaltung bei, 2. regionale Häfen, die den Departements gehören, 3. lokale Häfen, die den Ortsbehörden unterstellt werden. Zur Deckung der den Departements und Gemeinden hierdurch entstehenden Ausgaben werden diese ermächtigt, die bisher dem Staat vorbehaltenen Abgaben für sich zu erheben; genügen die Einnahmen nicht zur Deckung der Ausgaben, so wird der Staat entsprechende Beihilfe gewähren. Von den Wasserwegen sollen die, deren Unterhaltungskosten in keinem Verhältnis zu den Einnahmen aus den staatlichen Abgaben stehen, und die auch in Zukunft nicht zu Wasserkraft- oder Bewässerungszwecken oder Kanalspeisungen benutzt werden können, entsprechend zurückgesetzt oder dem Verkehr ganz entzogen werden. Erweiterungsbauten oder Reparaturen, die nur einen beschränkten Nutzen haben, sollen eingeschränkt und je nach den Umständen evtl. ganz eingestellt werden. Zur Erhöhung der Einnahmen will das Ministerium folgende Maßnahmen durchführen: Die von den großen Eisenbahngesellschaften dem Staat zu zahlende Pauschale von gegenwärtig 150 Fr. je Kilometer wird erhöht. Von Vergnügungsschiffen, die auf den Kanälen verkehren oder in den Häfen liegen, wird eine besondere Abgabe erhoben. Die Kaigebühren werden derart geändert, daß dem Staat mehr als 10 Mill. Fr. im Jahre zufließen, ohne daß dadurch der Hafenbetrieb beeinträchtigt wird. Die Pachtgelder für Benutzung staatlicher Gelände und Einrichtungen werden gesteigert. Für die in den Kanälen verkehrenden Schiffe werden besondere Liegegelder unter den gleichen Bedingungen erhoben, wie sie für die in den Häfen festgesetzten Liegegelder gelten. Aus der Produktionserhöhung der elsässischen Kaligruben werden besondere Einnahmen abgezweigt. Weitere Einnahmen sollen durch den Verkauf von Grundstücken der Straßenbau- und Leuchtturm-Verwaltungsbehörden geschaffen werden. Durch alle diese Maßnahmen hofft man beträchtliche Einnahmen und Ueberschüsse zu erzielen, die einer intensiven Ausnutzung der natürlichen Reichtümer und zur Vermehrung der Produktionsmöglichkeiten des Landes dienen sollen.

Der Verkehr auf den französischen Wasserstraßen. Wie sich aus dem soeben veröffentlichten Bericht der Zentralverwaltung des Bauministeriums ergibt, hat die französische Binnenschiffahrt gegenüber dem letzten Jahre wieder eine Verkehrsvermehrung aufzuweisen. Die Gesamttonnage der in Binnenschiffe verladenen Güter belief sich im 2. Vierteljahr 1926 auf 10 177 142 t gegenüber 9 586 187 t in der gleichen Periode des Vorjahres und in den beiden ersten Vierteljahren 1926 auf 18 610 358 t gegenüber 18 049 232 t im ersten Halbjahr 1925. Den größten Verkehr wies auch im ersten Vierteljahr 1926 das Flußbett der Seine auf mit 5 274 125 t, dann die Wasserstraßen der Departemente Nord, Pas-de-Calais und Somme mit 3 601 243 t, alsdann folgen die östlichen Wasserstraßen und Paris—Straßburg mit 3 591 585 t, dann der Rhein mit 1 796 590 t. Die Wasserstraßen Belgien—Paris mit 1 543 141 t, die Wasserstraßen in Mittelfrankreich mit 1 492 049 t, diejenigen im Süden (Midi) mit 834 913 t und die westlichen Wasserwege mit 476 412 t. Der englische Kohlenarbeiterstreik hat den Verkehr auf der Seine ziemlich stark beeinträchtigt, denn er war im ersten Vierteljahr 1926 um rund 500 000 t kleiner als in der gleichen Periode des Vorjahres. J. Fr.

Eröffnung des Rove-Kanals bei Marseille. Der große Rove-Kanal, der mit seinem 7,2 km langen Kanaltunnel den Hafen von Marseille mit den dahinter liegenden Binnenseen und später auch mit der Rhone bei Arles verbindet, ist am 23. Oktober 1926 feierlich eröffnet worden.

Der Güterverkehr in den Basler Rheinhäfen im Monat September d. Js. betrug:

1926	Bergfahrt	Talfahrt	Zusammen
September	13 163 t	3 392 t	16 555 t
Januar/August	217 579 t	31 571 t	249 150 t
	230 742 t	34 963 t	265 705 t

Das Gesamtergebnis des Monats September 1924 betrug 26 230 t.

Der gegenwärtige Stand der Elbe—Oder—Donau-Kanalprojekte. Den tschechoslowakischen Berichten ist Nachstehendes über den gegenwärtigen Stand der Elbe—Donau—Oderkanal-Projekte zu entnehmen: Gegenwärtig sind die unter Leitung des Ministerialrates Meierle ausgearbeiteten Pläne so weit gediehen, daß bereits im Frühjahr dieses Jahres der erste Teil der Kanalstraße in Böhmen und zwar die Strecke zwischen dem Kanalbeginn bei Pardubitz an der Elbe bis Wildenschwert, d. i. bis zum Beginn der Scheitelstrecke, der behördlichen Trassenrevision unterzogen wurde. Auch die weitere Fortsetzung des Kanals bis nach Prerau in Mähren ist bereits durchgearbeitet und so weit gediehen, daß nur noch die Entscheidung der Interessenten aussteht, ob der Kanal innerhalb Mährens auf der rechten oder linken Seite der March verlaufen soll. Fertiggestellt sind sowohl die Pläne für die Trassenführung auf dem rechten wie auch auf dem linken Ufer. Die Schwierigkeiten, die sich bei der Wahl des Kanallaufes ergeben, sind einesteils kommunalpolitischer, andererseits technischer Natur. Für die Führung des Kanals auf dem rechten Ufer spricht die Lage einiger größerer mährischen Städte auf dem rechten Ufer der March, die Wert darauf legen würden, die Kanaltrasse in ihre Nähe zu bringen. Dagegen kommen technische Schwierigkeiten, die auf dem rechten Ufer zu überwinden sind, auf dem linken Ufer nicht in Frage, wobei auch noch die von Fachleuten geäußerte Ansicht zu bedenken ist, daß auch die Städte des

rechten Marchufers mit Hilfe ihrer guten Eisenbahnverbindungen selbst den auf der linken Seite gelegenen Kanal ohne Schwierigkeiten und Nachteile benützen können. Einer der größten technischen Vorteile für die Anlage des Kanals auf dem linken Ufer ist die Ebenheit des Terrains, die es ermöglichen würde, dem Bau von Schleusen fast ganz auszuweichen. Und zwar ist die Geländeausbildung des linken Marchufers bei Oelmütz derart günstig für eine Kanaltrasse, daß man Haltungslängen von mhr als 40 km Länge ohne besondere Schwierigkeiten herstellen könnte. Dem gegenüber sind bei der rechtsufrigen Kanalführung die Haltungslängen kürzer, die Anzahl der erforderlichen Schleusen ist größer und würde sich überdies ein verlorenes Gefälle ergeben. Bedenkt man, daß die Ueberwindung einer Schleuse für Frachtkähne von 1 200 t Ladung dreieinhalb Kilometer Fahrzeitverlust beträgt, so sind die Vorteile der linksufrigen Kanaltrasse nicht zu unterschätzen und dies umsomehr, als die rechtsufrige Kanalführung auch noch wesentlich höhere Baukosten erfordern würde. / Ein wichtiger Teil der Elbe-Wasserstraße und zwar die Kanalisierung der Elbe von Schreckenstein über Melnik bis Pardubic ist im wesentlichen bereits fertiggestellt. Die zweite Etappe wäre dann die eigentliche oben erwähnte Kanalstrecke von Pardubic nach Prerau, von wo an sich der Kanal in zwei Arme spalten soll. Der eine südliche Arm führt über Breclava (Lundenburg) bis zur Mündung in die Donau bei Theben oberhalb Preßburg. Von Breclava war früher, als der Kanal auf seinem ganzen Gebiet durch österreichisches Gebiet hätte führen sollen, ein Stichkanal nach Wien geplant, der wohl auch heute noch gebaut werden kann, um dem Kanal auch eine Mündung bei Wien zu geben. Der zweite nördliche Arm führt von Prerau durch das Industriegebiet des Ostrau-Karwiner Kohlenbeckens bis nach Kosel, um dort bereits auf reichsdeutschem Gebiet den Anschluß an die Oder zu erreichen. / Bezüglich der Ausgestaltung der letztgenannten Verbindungsstrecke zwischen Mährisch-Ostrau und Kosel haben nunmehr die erforderlichen zwischenstaatlichen Verhandlungen begonnen und zwar sind am 19. Oktober die beiderseitigen Verhandlungsteilnehmer in der Grenzstation Oderberg zusammengetroffen. Seitens der reichsdeutschen Behörden waren anwesend Ministerialrat Stüwert und Regierungsrat Dr. Ebhardt sowie auch Vertreter der Oderstrombauverwaltung und des Wasserbauamtes in Ratibor, in Vertretung der tschechoslowakischen Behörden haben die Ministerialräte Bazika und Meierle sowie auch die Vertreter der in Ostrau exponierten Abteilung der Prager Wasserstraßenbaudirektion und der Troppauer Landesbauverwaltung an den Verhandlungen teilgenommen. / An Hand der auf tschechoslowakischem Gebiet bereits fertiggestellten Projektsentwürfe wurde das ganze Gelände von Oderberg bis Ostrau begangen, wobei nicht nur eine Kanalisierung der Oder, sondern auch ein Seitenkanal längs des Flußes einer eingehenden Erörterung unterzogen wurden. In den anschließenden Verhandlungen in Ostrau wurden dann seitens der reichsdeutschen Vertreter die bereits aus der früheren Zeit stammenden Entwürfe der Kanaltrassen längs des Flußes von Oderberg bis Kosel vorgeführt. Auch die Wasserversorgungsfrage der Kanalverbindung Ostrau—Kosel wurde im allgemeinen erörtert. Hierfür käme zunächst die nach dem Projekte des eingangs genannten Ministerialrates im Oberlaufe der Oder bei Gponau vorgesehene Talsperre von nahezu 100 Millionen cbm Inhalt in Betracht*). / Für die Aufbesserung der Oderwasserstände ab Neißemündung wird die bereits begonnene große Talsperre bei Ottmachau sorgen. Für eine allfällige, später noch weiter erforderliche Aufbesserung der Oderwasserstände könnten dann auch einzelne vom Schlesischen Landesbauamte projektierte größere Talsperren im Oppa- und im Ostrawitzagebiet herangezogen werden, woraus ersichtlich ist, daß auch für die Ermöglichung eines dauernden, geregelten Schiffsverkehrs genügende Vorsorge getroffen werden könnte. / Die Ergebnisse der Verhandlungen lassen erwarten, daß nunmehr die ganze Verbindungsstrecke nach Cosel durch ein gegenseitiges Zusammenarbeiten einer recht baldigen Lösung entgegengeht. / Nach Durchführung der ganzen Kanalprojekte wird die Tschechoslowakei durch eine einheitliche, leistungsfähige Wasserstraße mit sämtlichen Häfen des deutschen Reiches verbunden sein und nach Fertigstellung des ganzen Mittellandkanals auch mit dem wichtigsten Industriegebiet am Rhein. Damit wäre die vorteilhafteste transeuropäische Wasserstraßenverbindung zwischen der Nord- und Ostsee und dem Schwarzen Meere geschaffen.

Ausbau der tschechischen Freihafenzonen in Stettin und Hamburg. Die tschechoslowakische Regierung hat in der Frage der Freihafenzonen in Stettin und Hamburg einen neuen Schritt unternommen und der deutschen Regierung eine Denkschrift eingereicht, in der die tschechischen Wünsche in bezug auf Lage und Größe der Freihafenzonen festgelegt sind. Die im Frühjahr d. Js. geführten Verhandlungen waren bekanntlich unterbrochen worden, da von tschechischer Seite die nunmehr erfolgte Präzisierung der Vorschläge vorgenommen werden sollte. Die Verhandlungen mit der tschechischen Regierung werden nach Prüfung der Denkschrift durch die zuständigen deutschen Stellen wieder aufgenommen werden.

*) Näheres siehe: Der Elbe—Donau—Oderkanal. Wasserstraßen-Jahrbuch, 1925, Richard Pflaum-Verlag, München.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die durchgeführte Betriebsgemeinschaft der D. D. S. G. (österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft), Königl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welch letztere ein Tochterunternehmen der beiden erstgenannten Gesellschaften ist, hat zweifellos hohe Bedeutung. Die unverhältnismäßig lange Stromstrecke der Donau erfordert außerordentlich große Betriebsmittel, deren rationelle Ausnützung gerade durch die Verminderung der Transportsubstanz seit dem Kriege erschwert gewesen ist. Die Parallelfahrten der erwähnten Unternehmen können von nun ab wegfallen, die Betriebsauslagen werden sehr wesentlich verringert, der Verkehr wird verbessert und beschleunigt. Sehr günstig wird die Betriebsgemeinschaft auch in den Kreisen der Danube Navigation Co. Ltd. in London beurteilt, welche die Holdinggesellschaft für 50 % des Aktienkapitals der Kgl. Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Ges. und für ungefähr 20 % der D. D. S. G. ist. / Der Ende Oktober eingetretene sehr niedrige Wasserstand hat sich besonders auf der Stromstrecke in Oesterreich verkehrshemmend bemerkbar gemacht. Auf der Strecke Passau—Linz konnten nur mehr Schiffe mit höchstens 1,2 m Tiefgang verkehren, wobei noch alles entbehrliche Inventar von Bord geschafft werden mußte. Die Furt bei Goldwörth zeigte sehr starke Versandung. Die D. D. S. G. entsandte Rechenschiffe, welche mit 4 000 kg schweren Eisenrechen die entstandene Kiesbank auflockerten, sodaß das Material von der Strömung abgetragen werden konnte. Eine Regulierung der oberösterreichischen Donau erweist sich immer mehr als unerläßlich. / Für das nächste Jahr ist in Wien eine Ausstellung für Energiewirtschaft geplant, bei welcher auch die Binnenschiffahrt vertreten sein wird. / Der Präsident der Wag, der österreichischen Wasserkraft A.-G., Professor Fränkel, hat seine Stelle niedergelegt. / In Oesterreich ist gegen die oberschlesische Einfuhr gerichtetes Kohlenhandelsmonopol geplant. / In der Tschechoslowakei fand eine Beratung offizieller deutscher und tschechoslowakischer Verkehrsreferenten statt. Es handelte sich dabei in erster Linie um die Frage der Wasserversorgung für den geplanten Donau—Oderkanal und um die sich damit ergebende Binnenschiffahrtsverbindung zwischen Mährisch-Ostrau und Berlin. / Die Tschechoslowakei ist seit 1924 derjenige Donaustaat, welcher am Triester Handel den stärksten Anteil nimmt. Im ersten Halbjahr 1926 umfaßte der Verkehr Triests mit der Tschechoslowakei 271 420 t, mit Oesterreich 233 683 t, S. H. S. 122 914, Deutschland 44 242 t, Ungarn 30 136 t. / Die tschechoslowakischen Kurszuschläge im Verkehr mit Triest sind herabgesetzt worden. Der Frachttarif der tschechoslowakischen Kohlenausfuhr steht vor einer Erhöhung. / Die zielbewußte Förderung der Binnenschiffahrt und des Außenhandels in Ungarn zeigt sich in der beschlossenen Staatssubvention für die Kgl. Ung. Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft. Die Gesellschaft hatte vor dem Kriege Anrecht auf eine Jahressubvention von 1,8 Millionen Goldmark, welche später aber in der Inflation nicht valorisiert und deshalb von der Gesellschaft nicht behoben wurde. Nun hat sich nach längeren Unterhandlungen der Staat verpflichtet, an die Gesellschaft bis 1. Juni 240 000 Pengö (1 Pengö = 0,74 Mk.) als Subvention zu zahlen, für die restliche Zeit 1927 750 000 Pengö und weiterhin jährlich 1 500 000 Pengö. Diese neu festgesetzte Subvention gilt nun auch als Vergütung für die Schäden, welche die Gesellschaft im Kriege erlitten hat. Die Gesellschaft hingegen hat eine Reihe von Verpflichtungen übernommen, welche im Interesse des ungarischen Ausfuhrhandels liegen. Sie wird binnen drei Jahren ihren Schiffspark um 3 Personendampfer, 15 Remorqueure, 3 Motorboote und 48 Schleppschiffe vermehren, in Deutschland, Oesterreich, Tschechoslowakei, S. H. S., Bulgarien und Rumänien ständige Vertretungen unterhalten, gewisse Mustersendungen ungarischer Produkte gebührenfrei nach dem Ausland befördern, in den wichtigsten Relationen direkte Tarife mit den ungarischen Staatsbahnen schaffen und mit den wichtigsten Donauhäfen regelmäßige Frachtfahrten aufrecht erhal-

ten. Die Rhein—Main—Donaukanal-Gesellschaft und die Finanzgruppe Rothschild—Schröder haben der ungarischen Regierung ein grundsätzlich bereits angenommenes Angebot zur Erbauung des Donau—Theißkanals gemacht. Es wird eine Aktiengesellschaft gegründet, welcher die genannten Unternehmen, der ungarische Staat und eine englisch-amerikanische Gruppe angehören sollen. Die Regierung übernimmt eine siebenprozentige Zinsengarantie vom Tage der Eröffnung des Kanals. Die Arbeiten, deren Kosten auf 200 Millionen Goldkronen veranschlagt sind, werden 5 Jahre dauern. Der Kanal, in einer Länge von 134 km, wird zwischen Budapest und Csongrad geführt, mit einer Abzweigung nach Szegedin. Damit erhält Ungarn eine allerdings kostspielige Inlandsverbindung seiner Ströme Donau und Theiß, deren Zusammenfluß bekanntlich auf südslawischem Gebiet liegt. / Immer deutlicher zeigen sich die Bestrebungen eines engeren Verkehrsanschlusses des Donauweges an die Adriahäfen. Ungarn verhandelt mit Jugoslawien wegen einer Freizone in Split (Spalato) oder Suschak. In dem ersichtlichen Bemühen, diese Pläne zu durchkreuzen, hat Italien in Fiume oder Triest Ungarn Freizonen angetragen. / Wesentlich wichtiger sind die Anstrengungen, die Jugoslawien macht, um seine Donauhäfen mit seinen Adriahäfen zu verbinden. Ein Konsortium, aus südamerikanischen, englischen und jugoslawischen Interessenten bestehend, hat sich für die Erbauung der überaus bedeutungsvollen Adriabahn und für die moderne Ausgestaltung des Hafens von Split gebildet. Die Trasse ist in einer Geraden von 604 km, Belgrad—Split, vorgesehen. Der Bahn- und Hafenbau wird bei einer Bauzeit von 5 Jahren auf 100 Millionen Dollar veranschlagt. / In Rumänien hat der Umstand, daß die Erbauung des Donau—Theißkanals spruchreif geworden ist, die Frage einer Regulierung der Marosch aufs Tapet gebracht. Dadurch würden Siebenbürgen und der rumänische Banat dem großen transkontinentalen Schiffahrtsweg angeschlosen werden. Die Regulierung braucht sich nur auf eine Strecke von 97 km zu erstrecken und wird leicht durchzuführen sein. Die Verschlammung der Marosch ist viel geringer als die der Theiß und Donau. / In der Frage der Schaffung von Freizonen in den rumänischen Häfen hat das Verkehrsministerium die Schiffahrtsgesellschaften, Werften und Handelskammern zu einer Enquete eingeladen.

Dr. F. W.

Ablehnung der englischen Vorschläge über den Ausbau des Donau—Theiß-Kanals. Wie der „Berliner Börsen-Zeitung" aus Budapest geschrieben wird, sind die von der englischen Finanzgruppe Schröder der ungarischen Regierung überreichten Vorschläge über den Ausbau des Donau—Theiß-Kanales zwischen Budapest an der Donau und Csongrad oder Szegedin an der Theiß in der letzten Zeit von den Ministerien für Ackerbau, Handel und Finanzen einer gründlichen Prüfung unterzogen worden. Auf Grund dieser Ueberprüfung wird nun bekannt, daß das englische Angebot nicht angenommen wird, da die ungarischen Regierungsstellen mit dem Kostenanschlag und den mitgeteilten Daten nicht übereinstimmen können. Während die noch vor Jahren von dem ungarischen Sachverständigen ausgearbeiteten Pläne von einem Kostenaufwand von 50 Millionen Goldkronen ausgingen, berechnet die englische Gruppe diese Kosten mit nicht weniger als 237 Millionen Goldkronen, für welchen Betrag die ungarische Regierung den Zinsendienst während einer langen Reihe von Jahren zu garantieren hätte. Der ungarische Plan ging von einem Anfangsverkehr von 962 000 t jährlich aus, zu dem noch nach der Schiffbarmachung der Maros der Kohlenverkehr des Petrozsényer Beckens gekommen wäre, sodaß im besten Fall mit einer Erhöhung von 2 Millionen Tonnen hätte gerechnet werden können. Der englische Plan nimmt einen Anfangsverkehr von zwei Millionen Tonnen und bereits nach vier Jahren einen Verkehr von vier Millionen Tonnen jährlich an, was nach Ansicht der ungarischen Regierung umso optimistischer ist, weil ja heute die Maros zu Rumänien gehört und der Kohlenverkehr auf der Maros in keinem Fall zu dem neuen Kanal gravitieren würde. Der Kostenplan der englischen Gruppe ist derart groß, daß er achtmal so viel für den Donau—Theißkanal veranschlagt, als seinerzeit für den sehr teuren Schiffahrtskanal beim Eisernen Torkanal ausgegeben wurde, der wohl kürzer ist, aber keine solchen Hindernisse bietet. Der englische Voranschlag ist daher nach Ansicht der ungarischen Kreise undurchführbar und unannehmbar. (Siehe Z. f. B., Heft 10, S. 440.)

Registrierung der Binnenschiffe in Ungarn. In der Sitzung der Nationalversammlung am 23. 1.0 1926 wurde vom Handelsminister ein Gesetzentwurf über die Registrierung der Binnenschiffe und die Regelung einzelner auf sie bezüglicher Rechtsverhältnisse unterbreitet. Laut der Vorlage ist die Registrierung dieser Schiffe beim Budapester Zentral-Bezirksgericht als Grundbuchsbehörde durchzuführen. Der Gesetzentwurf regelt die Eintragung des Pachtrechtes und des Schiffs-Hypothekenrechtes in das Schiffsregister, sowie die Exekutionsmodalitäten des Verfahrens und zählt die in Schiffs-Hypothekenfragen anzuwendenden Strafbestimmungen auf. Den Tag des Inslebentretens des Gesetzes wird der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Justizminister festsetzen. Aus dem Motivenbericht ist zu entnehmen, daß das ungarische Binnenschiffahrtsrecht den übrigen Staaten gegenüber stark zurückgeblieben ist. Es fehlen jene Rechtsinstitutionen, die zur Entwicklung der Binnenschiffahrt unbedingt notwendig sind. Diesem Mangel soll durch die eingereichte Vorlage abgeholfen werden.

Staatssubvention für die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. Der Handelsminister hat der Nationalversammlung einen Gesetzentwurf über die Inartikulierung des mit der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. abgeschlossenen Vertrages unterbreitet, durch den diese Gesellschaft es auf sich nimmt, die Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen zu fördern und besonders die Interessen der ungarischen Ausfuhr zu wahren. Zur Erleichterung ihrer Aufgabe wird die Gesellschaft vom Staat eine Subvention erhalten, die im laufenden Budgetjahr 750 000 Pengö beträgt und vom Juli 1927 ab jährlich 1,5 Millionen Pengö ausmachen wird.

Rußlands Binnenschiffahrtsverkehr im Jahre 1925. Auf den Binnenwasserstraßen der Sowjetunion wurden 1925 insgesamt 24 325 Millionen Tonnen befördert, d. h. 24. v. H. mehr als im Vorjahre. Damit wurde annähernd 51 v. H. des Vorkriegsverkehrs erreicht. An erster Stelle steht das Wolgagebiet mit 46,6 v. H. des Gesamtverkehrs, dann folgt das Nordwestgebiet. Stark gestiegen ist der Verkehr des Nordgebietes infolge der umfangreichen Tätigkeit der großen Holzorganisationen und der Entwicklung des Holzexports, während das Dnjeprgebiet infolge Ausscheidens des Augustow- und des Oginskisystems einen Verkehrsrückgang aufweist. Das Nordgebiet hat 106 v. H. des Vorkriegsverkehrs erlangt, Westsibirien fast 75 v. H., das Wolgagebiet fast 50 v. H. Am meisten verfrachtet wird Bauholz, dann folgen Brennholz, Naphtaprodukte, Getreide, Salz, Sonstiges. Naphta, Salz und Bauholz, d. h. also die billigeren Frachten, stehen dem Vorkriegsniveau am nächsten, während die wertvolleren wie Getreide nur sehr langsam zunehmen. Die meisten Frachten werden durch die staatliche Schiffahrtsgesellschaft befördert (mit Ausnahme von Brenn- und Bauholz). Die Arbeit der Staatsorgane und Genossenschaften sowie in noch stärkerem Maße die der Privatunternehmen trägt lokalen Charakter, während die Schiffahrtsgesellschaften den großen Handelsverkehr bewältigen.

Eine russische Freihafenzone in Königsberg? Nach halbamtlichen Meldungen aus Moskau sollen — der Kölnischen Zeitung zufolge — zwischen ostpreußischen Industriellen und dem Vorsitzenden der Staatsplan-Kommission Beratungen über die Einrichtung einer Freihafenzone für Rußland im Königsberger Hafen stattgefunden haben, in der eine grundsätzliche Uebereinstimmung erzielt worden sei.

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. sind seit der letzten Bekanntmachung (Heft 10, Seite 442) neu beigetreten:

Körperschaftliche Mitglieder:

1. Gebrüder Goedhart, Tief- und Wasserbauten, Naßbaggerei etc., Düsseldorf (Schließfach 88) Humboldtstr. 45
2. Kali-Industrie Aktiengesellschaft, Cassel, Hohenzollernstraße 139

Einzelmitglieder:

1. Commentz, Dr. Ing. Carl, Zivilingenieur, Hamburg 8, Gröninger Straße 1
2. Gurnik, Georg, Dr. phil., Ingenieur, Direktor, Berlin-Lichterfelde 1, Kommandantenstraße 24

3. Heumann, Paul, Vorstand der Akt.-Ges. für In- und Auslandsunternehmungen, Hamburg, Hochkamp b. Hamburg, Elbchaussee 103
4. Kempf, G., Dr. Ing., Direktor der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt G.m.b.H., Hamburg 33, Schlicksweg 21
5. Koß, Richard, Ober- u. Geh. Baurat i. R., Münster i. W., Dechaneistraße 9
6. Leichtweiß, Ludwig, Wasserbaudirektor a. D., ord. Professor an der Techn. Hochschule Braunschweig, Braunschweig, Spielmannstraße 19
7. Malbranc, Paul, Regierungsbaumeister a. D., Direktor der Gebrüder Goedhart Akt.-Ges., Stettin-Neuwestend, Lindenhofer Weg 5a
8. Möller, Regierungsbaurat, Vorstand des Neubauamtes in Fürstenberg/O., Fürstenberg a. O., Am Kanal Nr. 6
9. Quaatz, Dr., Geh. Reg.-Rat, Rechtsanwalt, M. d. R., Berlin W 10, Hohenzollernstraße 1, Büro: Dessauer Straße 26
10. Rottmann, Erich, Direktor, Generalrepräsentant der Deutschen Centralstelle der Star Contrapropeller, Hamburg 1, Spitaler Straße 11, Barkhof Haus 1
11. Valentiner, Max, Korvettenkapitän a. D., i. Fa. Caesar Wollheim, Breslau V, Brandenburger Straße 44, part.

Tagung der Hansa—Kanal-Vereine in Osnabrück. Am 23. Oktober 1926 fand in Osnabrück die öffentliche Hauptversammlung der 10 Hansa-Kanal-Vereine statt, die sich zu einer eindrucksvollen Kundgebung zur Förderung des Hansa-Kanal-Projektes gestaltete. Die bedeutendsten Vertreter der Wirtschaft aus dem Rheinlande namentlich aus dem Ruhrgebiet und aus den deutschen Küstenstädten Hamburg und Bremen waren erschienen und wurden von Oberbürgermeister Dr. Rißmüller, der in der Sitzung des Zentralausschusses des Hansakanals zum Leiter der öffentlichen Kundgebung gewählt war, begrüßt. Nach Oberbürgermeister Dr. Rißmüller begrüßte Oberpräsident Noske die Tagung. Er wies besonders auf die große Bedeutung des Projektes für die Provinz ihn. Der Streit gehe darüber, ob der Küstenkanal gebaut werden solle mit Rücksicht auf die großen Wirtschaftsinteressen Ostfrieslands. / Daß der Mittellandkanal weitergebaut werden muß, ist als Selbstverständlichkeit anzusehen. Nach Oberpräsident Noske sprachen Staatsrat Dr. König als Vertreter des Hamburger Senats und Oberbaudirektor Tillmann im Auftrage des Bremer Senats. Oberdirektionspräsident Schuhmacher, Münster, vertrat die Ansicht, daß alles Material herbeigebracht werden müsse, um eine baldige Klärung herbeizuführen. Es sei eine Denkschrift an das Reichsverkehrsministerium gegangen, in der die Reichsbahn zu den verschiedenen Projekten Stellung nimmt. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß nach Klärung der verschiedenen Fragen derjenige Weg von der Stelle, der die Entscheidung obliege, beschritten werde, der für das Gesamtwohl des deutschen Volkes von Nutzen sei. Reichstagsabgeordneter Dr. Hugo berichtete sodann über die wirtschaftliche Bedeutung des Hansakanals und das Arbeitsbeschaffungsprogramm. Der Redner betonte, daß der Plan des Hansakanals sich dadurch auszeichne, daß er keine Differenzen innerhalb der deutschen Wirtschaft hervorrufe. Aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen müsse unter allen Umständen versucht werden, die Absatzmöglichkeiten zu steigern. Die Verdrängung der ausländischen Kohle aus den deutschen Gebieten und aus der deutschen Küstenschiffahrt könne nur durch den Bau eines Großschiffahrtsweges von der Ruhr zu den deutschen Seehäfen erfolgen. Nach vorliegenden Berechnungen der Sachverständigen würde die Möglichkeit gegeben sein, die Kohle auf dem Wasserwege von der Ruhr nach Hamburg etwa für 4.50 RM. zu verfrachten, so daß dann der Ruhrbergbau sogar einen Frachtvorsprung haben würde. Eine Verdrängung von 3 Mill. t englischer Kohle würde eine Mehrarbeit für 20 000 Bergarbeiter schaffen. Der westliche Teil des rheinisch-westfälischen Industriegebietes habe sein Seeausfalltor in dem Rhein, Dortmund besitze diese Wasserverbindung im Dortmund—Ems-Kanal. Der Redner wandte sich dann insbesondere der Konkurrenz der Westhäfen, Rotterdam und Antwerpen zu. Antwerpen übertraf bereits 1924 den Hamburger Hafen. Es erscheine nicht richtig, die Frage des Baues des Hansakanals mit dem Ausbau der Weser zu verbinden. Die Weserkanalisierung sei notwendig zur Steigerung des Verkehrs auf dem Mittellandkanal. Die Bedeutung der Weser für die Schiffahrt liege in der Nord—Südverbindung, der Hansakanal aber diene dem West—Ost-Verkehr. Auch die landeskulturelle Bedeutung des Hansakanals dürfe nicht außer acht gelassen werden. In seinem Gebiet befinden sich 94 Hektar-Morgen Flächen, zumeist noch unerschlossen. Außer dem Moore würden noch auf 32 km Länge öde Heideflächen vom Kanal berührt oder durchschnitten werden. Die Sachverständigen berechnen den Verkehr auf dem Kanal auf 11,8 Mill. t und die Verzinsung des investierten Kapitals auf 7,8%. Sie kommen einmütig zu dem Ergebnis, daß es richtig und rentabel sei, den Kanal zu bauen. Nun sei gegen das Projekt eingewendet worden, daß, falls der Kohlenpakt mit England geschlossen werde, werde der Bau des Kanals vielleicht nicht mehr notwendig. Für Deutschland sei ein annehmbares Ergebnis von einer solchen Verständigung mit England nur zu erwarten, wenn der deutsche Absatz einen starken Marktanteil aus eigenen Kräften gegen die englische Konkurrenz erfolgreich behaupten könne. Nur die volle Entfaltung der starken Konkurrenzenergie würde Deutschland in den Stand setzen, bei einer internationalen Produktionsverständigung die deutschen Wirtschaftsinteressen erfolgreich zu vertreten. Es sei zu wünschen und zu erwarten, daß dieser von keinem Parteistreit gestörten Forderung des unverzüglichen Baues des Hansakanals eine schnelle Erfüllung folgen würde. / Der Vorsitzende des Hansakanal-Vereins in Hamburg, F. C. H. Heye sprach über die Bedeutung des „echten" und des „unechten" Hansakanals. Er beleuchtete die Forderung nach dem Hansakanal vom Interessenstandpunkt der Seehäfen aus. Den Aufgaben einer Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den Nordseehäfen könne nur der „echte" Hansakanal dienen; eine Kanalverbindung mit dem Umwege über Minden würde eine halbe Maßnahme bleiben und niemals den eigentlichen Zweck, das Ruhrgebiet gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu stärken und unsere Seehäfen leistungsfähig zu gestalten, erfüllen können. Bei dem Umwege über Minden ergebe sich eine Differenz von 100 Betriebs-km. Es sei dann in Verbindung mit der sogenannten Verflüssigung der Kohle davon die Rede gewesen, daß in absehbarer Zeit Kohlen überhaupt nicht mehr transportiert werden würden, weil die verflüssigte Kohle als Oel weitergeleitet werden könne. Er habe sich bei sachverständiger Seite nach dem Stande dieser Angelegenheit erkundigt. In diesen Kreisen denke man nicht daran, daß durch die Verflüssigung der Kohle für die Kanäle der Kohlentransport ausfallen würde. Allerdings hoffe man zuversichtlich, daß ein namhafter Anteil des Oelimports aus dem Auslande dadurch ausfalle und auch sonst Vorteile erringen zu können. / Als dritter und letzter Redner sprach der Syndikus der Industrie- und Handelskammer Osnabrück, Dr. B. L. Manns, über die Bedeutung des Hansakanals für das Osnabrücker Wirtschaftsgebiet und wies dabei besonders auf die Bedeutung der Textilindustrie im Osnabrücker Gebiet hin. / Die Hauptversammlung nahm sodann nach längerer Aussprache einstimmig nachstehende Entschließung an: „Die unter starker Beteiligung zur gemeinsamen Tagung in Osnabrück versammelten 10 Hansa-Kanal-Vereine vom Rhein bis zur Ostsee fordern von der Reichsregierung, mit aller Beschleunigung dem Reichstag eine Vorlage über den Bau des nicht nur für die berührten Gebiete vom Ruhrgebiet bis nach den Seehäfen, sondern für die gesamte deutsche Volkswirtschaft unentbehrlichen Hansakanals zu unterbreiten, und dessen baldigste Durchführung unter Aufnahme in das Arbeitsbeschaffungsprogramm mit Nachdruck zu betreiben. Dann wird mit aller Bestimmtheit zum Ausdruck gebracht, daß das große Verkehrsbedürfnis zwischen Ruhrgebiet, Nord- und Ostsee nur durch die sofortige Inangriffnahme des echten Hansakanals befriedigt werden kann in einer Linie, die vom Mittellandkanal nördlich Osnabrücks abzweigt, in gestrecktem Verlauf die Weser mit einem Arm bei Dreye erreicht, während der andere Arm sie bei Achim überbrückt und zur Elbe nach Harburg—Hamburg und Stade führt, womit der Anschluß nach Lübeck und Kiel erreicht wird.

Weser-Bund, Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten und Werra-Kanal-Verein. Die Tagung der drei Vereine, die vom 18.—20. Oktober 1926 in Bamberg bei zahlreicher Beteiligung stattfand, wurde durch eine Reihe geschäftlicher Sitzungen und die ordentlichen Mitgliederversammlungen der drei Vereine eingeleitet. Bei der öffentlichen Tagung begrüßte Oberbürgereister a. D. Dr. Becker, Minden, die Delegierten und Vertreter der Behörden, u. a. Ministerialrat Weidner (Reichsverkehrsministerium), Direktor Müller und Oberbaurat Innecke (Wasserstraßendirektion, Hannover), den Landeshauptmamnn der Provinz Westfalen, Dr. Dieckmann, sowie die Vertreter der städtischen und staatlichen Behörden Bambergs. Der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. war vertreten durch Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry, Berlin, Staatsrat Dr. von Graßmann, München und Hauptgeschäftsführer Schreiber, Berlin. Oberbürgermeister Dr. Becker führte aus, daß die Tagung zu einem außerordentlich bedeutsamen Zeitpunkt zusammengetreten sei. Unter dem Eindruck der ungeheuren Arbeitslosigkeit infolge der Wirtschaftskrise, deren Ende noch nicht abzusehen sei, habe sich die Reichsregierung entschlossen, ein Arbeitsbeschaffungsprogramm aufzustellen, in

dem der Ausbau des Wasserstraßennetzes eine große Rolle spielt. Allerdings seien die Pläne der Arbeitsgebiete der tagenden Vereine nicht besonders gut weggekommen und bis jetzt sei nur die Kanalisierung der Strecke Bremen—Minden vorgesehen, für das Werra-Projekt die Vorarbeiten für die Kanalisierung der unteren Werra. Immerhin sei der erste Schritt zur großen Nord—Süd-Wasserstraße getan. Die Interessenverbände müßten aber fordern die Kanalisierung der ganzen Weser und der unteren Werra bis ins Kaligebiet. Von einer Weiterausdehnung der Forderung habe man jetzt mit Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit des Reichs abgesehen. Ministerialrat Weidner überbrachte die Grüße und Wünsche des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne, Geh. Rat Dr. de Thierry die Grüße des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt. Oberbürgermeister Dr. Luppe-Nürnberg, gab namens des Bayerischen Kanal- und Schiffahrtsvereins der Freude Ausdruck, daß die Tagung auf bayerischem Boden stattfindet. Im Bayerischen Kanalverein sei man sich darüber klar, daß er mit den tagenden Vereinen gemeinsame Interessen verfolge. Mit der Regulierung der Donau, der Fertigstellung der Kachletstufe und dem Ausbau der Staustufen im Main, die in den letzten Tagen ausgeschrieben wurden, komme man dem Ziele der Vereinigung Weser—Main—Donau erfreulich näher. / Geh. Baurat Prof. Dr. ing. h. c. de Thierry sprach sodann über: „Die deutschen Nordseehäfen und ihr Hinterland". Eindringlich schilderte er die Gefährdung Bremens und Hamburgs durch die eisenbahntariflich und durch den leistungsfähigen Rheinweg begünstigten holländischen und belgischen Nordseehäfen; auch der Rhein—Main-Kanal, dem der Redner von seinem Standpunkt aus eine vornehmlich internationale Bedeutung zusprach, werde weitere Gefährdungen bringen, während der Main—Weser-Kanal eben ausschließlich nationale Bedeutung haben werde. Vom Standpunkte Süddeutschlands beleuchtete Oberbaudirektor Professor Dantscher-München den wirtschaftlichen Wert des Weser—Werra—Main-Kanals für Süddeutschland. Norddeutschland hat vor uns die unmittelbare Anliegerschaft oder die Nähe des Meeres voraus. Für uns handelt es sich zunächst um einen näheren Anschluß an das Ruhrgebiet. Die Verbindung Donau—Main, die darüber hinausgeht, ist weiteres Ziel. Damit hat es aber nicht sein Genüge, denn es gilt auch den Anschluß an das Kaligebiet im Bereiche Werra—Weser und schließlich die Erreichung des Meeres bei Bremen auf kürzestem Weg. Mag dieser auch für manche Güter dem Rheinweg nicht vorgezogen werden, so ist doch zu beachten, daß es sich um den Weg nach einem deutschen Nordseehafen handelt. Am internationalisierten Rhein drängt sich uns ein fremder Siegerwille auf, die Weser-Wasserstraße ist rein deutsch und bleibt solchen Einflüssen entzogen. Nicht zu unterschätzen ist ferner die Wirkung, die Weser—Werra—Main—Donau auf wirtschaftsfreundliche Verbindung Oesterreichs mit Deutschland ausüben wird. Willkommen wäre es zu heißen, wenn auch in Norddeutschland Erwägungen solcher Art Raum gewinnen würden. / Vom wasserbautechnischen Standpunkt behandelte Wasserbaudirektor Müller, Hannover, den Weser—Werra—Main-Kanal. /Nach kurzer Aussprache wurde folgende Entschließung einstimmig angenommen: „Der Weserbund, die Freie Vereinigung für Weserschiffahrts-Interessenten und der Werra-Kanalverein begrüßen die Aufnahme der Weserkanalisierung in das Arbeitsbeschaffungsprogramm. Sie halten aber die Teilstrecke Minden—Bremen nicht für ausreichend. Die ganze Weser ist baldigst zu kanalisieren und vor allem muß der Wasserweg durch Kanalisierung der Werra bis ins Kaligebiet verlängert werden, und zwar als dringende Maßnahme im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms. Der durch Gesetz vom 20. April 1922 vorgesehene Ausbau der unteren Fulda bis Hannover—Münden muß mit der Kanalisierung der Werra und Weser in dem Maße ausgeführt werden, daß die Fulda von Kassel bis Münden sich als gleichwertig in das System eingliedert. Unbeschadet ihrer eigenen großen Bedeutung sind doch die zunächst durchführbaren Bauten stets zugleich als Schritte zu dem großen Endziel aufzufassen, der deutschen Nord—Süd-Wasserstraße vom Meer über die Weser und Werra nach Bamberg und damit nach Süddeutschland und zur Donau."

Mecklenburger Kanalverein. Am 25. 10. 1926 fand in Rostock unter dem Vorsitz des Bankdirektors Richard Schulz die Hauptversammlung des Vereins statt. Der Vorsitzende sah sich vor Eintritt in die Tagesordnung gegenüber einer in der Verbandstagung der mecklenburgischen Handelsvereine geäußerten irrigen Ansicht über die Kosten der Kanalbauten in Mecklenburg zu folgender Feststellung veranlaßt: Mecklenburg wird keinesfalls allein mit den Baukosten und ihrer Verzinsung belastet. Den größten Teil der Kosten der Kanalstrecke Güstrow—Plau trägt vielmehr das Reich, da der Kanal als Reichswasserstraße gebaut wird, der kleinere Teil fällt auf die Länder, Städte und Gemeinden. Mecklenburg hat also in der Verzinsung der Gesamtkosten nur den Betrag für seinen Anteil zu leisten. Mecklenburg muß für die aus Anleihen des Reiches bestrittenen Kosten für den Bau von deutschen Wasserstraßen, die auf über 700 Millionen Mark veranschlagt sind, prozentual beitragen, einerlei, ob es selbst einen Kanal baut oder nicht." / In der Neuwahl des Vorstandes wurden Oberstleutnant a. D. Paul Stage zum Vorsitzenden, Hafenbaudirektor Kiecker zum Schriftführer, Kaufmann A. H. Kruse zum Kassenführer, Bankdirektor Schulz und Stadtrat Steinbeck zu Beisitzern bestellt. Die übrigen fünf Vorstandsmitglieder werden von den am Kanal interessierten Städten Güstrow, Krakow, Plau, Malchow und Waren benannt werden. Stadtrat Steinbeck gab den Geschäftsbericht über den seit der letzten Generalversammlung im Jahre 1918 verflossenen Zeitraum und schloß an seine Mitteilungen einen historischen Rückblick auf die seit dem Jahre 1870 geleistete Arbeit zugunsten der mecklenburgischen Wasserstraßen. Der Kanalverein hat von vornherein den Standpunkt vertreten, daß Wasserstraßen und Eisenbahnen zwei unvergleichbare Dinge sind. Beim Bau von Eisenbahnen spielt die Rentabilität und der Regiebetrieb die ausschlaggebende Rolle. Wasserstraßen liegen ebenso wie Landstraßen im Interesse des allgemeinen Verkehrs und sind nicht unbedingt von dem Nachweis der Rentabilität abhängig. Der Ausbau sämtlicher für Mecklenburg erstrebten Wasserstraßen ist bei der Ungunst der Zeitverhältnisse unmöglich. Wir müssen uns dahin bescheiden, daß nur eine leistungsfähige Wasserstraße zunächst in Angriff genommen werden kann. Mecklenburg ist durch den Elbe—Trave-Kanal und den Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin außerordentlich benachteiligt worden, ein Tatbestand, der vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt unumwunden anerkannt wird. Die von Wismar erstrebte Verbindung mit der Elbe bei Wittenberge ist wesentlich ein Konkurrenzprojekt des Elbe—Trave-Kanals und kommt hauptsächlich nur einer einzigen Stadt, Wismar, zugute. Mecklenburg bedarf einer Wasserstraße, die durch das Herz des Landes geht und seine großen Seen mit der Seestadt Rostock verbindet. Im Jahre 1896 wurde der Teilabschnitt Rostock—Bützow—Güstrow vollendet. Der Weiterführung des Kanals über Güstrow hinaus gilt seitdem die Arbeit des Kanalvereins, die von manchen Schwierigkeiten und Widerständen begleitet worden ist. So wurde zeitweise das Rostock-Plauer Projekt zugunsten eines Kanals Rostock—Ribnitz in maßgebenden Rostocker Kreisen verdrängt. Diese und andere Bestrebungen sind längst als abwegig erkannt. Das für einen Kanalbau verausgabte Geld ist nicht weggeworfen, sondern sichert und hebt lohnenden Absatz für Industrie und Handel und stärkt die allgemeine Steuerkraft des Volkes. Wir bauen den Kanal nicht für Rostock allein, sondern zum Nutzen von ganz Mecklenburg. Auch eine Reihe preußischer Städte zeigen, wie zahlreiche Anfragen beweisen, ein großes Interesse an unserer Arbeit, eine Tatsache, die uns zum rüstigen Weiterstreben ermuntern soll. / Bürgermeister Dr. Heydemann bezog sich in ergänzenden Ausführungen auf die jüngst im Rathause stattgefundene Versammlung der Kanalinteressenten. Es sind dort zwei Kommissionen, eine große und eine kleine, zur Förderung der Sache gebildet worden. Sie wollen im wesentlichen dasselbe, was der Kanalverein will, nämlich eine rührige Propaganda treiben. In dem vom Hafenbaudirektor Kiecker geleiteten Arbeitsausschuß sitzen auch die Vertreter von Güstrow, Plau und Krakow. Diese Herren haben beschlossen, daß als nächster Schritt für die Weiterführung des Kanals über Güstrow zum Plauer See die Ausarbeitung eines generellen Projektes zu gelten hat. Geheimrat de Thierry-Berlin hat sich zur Uebernahme dieser Arbeit bereit erklärt. Die Kosten stellen sich auf rund 5 000 Mark. Die beteiligten Stadtverwaltungen hätten also zweckmäßig eine Versammlung aller Interessenten einzuberufen und sie über den Stand der Sache zu informieren. Es muß ein Schlüssel für die Umlage der Kosten gesucht und dann die Ausarbeitung des Projektes abgewartet werden. Hierauf wäre eine zweite Zusammenkunft anzuberaumen, um festzustellen, wie hoch sich nach diesem Projekt die Gesamtkosten belaufen würden. Das seinerzeit vom Baurat Heß entworfene Projekt rechnete mit einem Kostenaufwande von 6 Millionen Mark. Heute werden wir unter 10 bis 12 Millionen Mark wohl nicht wegkommen, trotz der durch die fortgeschrittene Technik ermöglichten Verminderung der im Heß'schen Projekt vorgesehenen Schleusen. Es müßte dann vom Lande der Ausbau dieser Wasserstraße als Reichswasserstraße beim Reich beantragt werden. Der Erfolg des Antrages dürfte in erster Linie von der Stellung des Landes abhängen. Die Rentabilität steht nicht in erster Reihe. Der

Kanal wird aber für das Wirtschaftsleben Rostocks und des Landes von größter Bedeutung sein. / Nachdem noch andere Redner ihre Meinung geäußert, konnte eine Einmütigkeit der Anschauungen dahin festgestellt werden, daß die weitere Förderung des Kanalbaues in den vom Bürgermeister Dr. Heydemann entwickelten Richtlinien anzustreben sei.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT IM MONAT OKTOBER 1926

Rhein Die Lage der Rheinschiffahrt war im Berichtsrhein recht günstig. Nach wie vor wurden große Kohlenverladungen nach den holländischen und belgischen Seehäfen ausgeführt. Nicht nur im Talverkehr, sondern auch für den Oberrhein herrschte eine verstärkte Nachfrage nach Schiffsraum, da entsprechend der Jahreszeit von Süddeutschland größere Brennstoffmengen angefordert wurden. Dazu kam, daß durch den niedrigen Wasserstand die Nachfrage nach Leerraum noch verstärkt wurde. Der Schiffsraum wurde zeitweilig so knapp, daß die auf dem Bahnwege angefahrenen Kohlenmengen nicht verladen werden konnten. Um schwerere Verkehrsstockungen zu verhindern, verfügte die Reichsbahnverwaltung im Benehmen mit den beteiligten Umschlagsfirmen für die Zeit vom 9. bis 14. d. M. eine Annahmesperre für Kohlen, Koks und Briketts an die Kipper 1—4 in Ruhrort-Hafen neu und sämtliche Kipper in Duisburg-Hafen. Leider ereignete sich auf dem Rhein—Herne-Kanal zwischen Schleuse 2 und 3 im letzten Drittel des Monats durch das Sinken eines Kiesnachens eine unliebsame Verkehrsstockung, die zwar nach einigen Tagen verhältnismäßig schnell behoben wurde, aber immerhin das Schleppgeschäft nach dem Oberrhein ungünstig beeinflußte. Der Rheinwasserstand fiel in der ersten Hälfte des Berichtsmonat ganz beträchtlich. Der Cauber Pegel, der am 1. Oktober 1,38 m anzeigte, erreichte am 13. Oktober mit 1,10 m den tiefsten Stand; infolge stärkerer Niederschläge hob sich dann der Wasserspiegel, vor allem gegen Ende des Monats, ziemlich rasch. Am 30. d. M. stellte sich der Cauber Pegel bereits wieder auf 1,87 m. Infolge des niedrigen Wasserstandes mußte die Eintauchtiefe der Kähne, die schon im Vormonat nicht voll ausgenutzt werden konnte, noch weiter erheblich eingeschränkt werden. Der Wasserzuwachs in der zweiten Hälfte des Monats ermöglichte es, daß in Duisburg-Ruhrort nach den Seehäfen wieder vollästig abgeladen werden konnte. / Die Talfrachten gingen infolge der durch den Wasserstand bedingten Verhältnisse in der ersten Monatshälfte weiter in die Höhe. Doch war diese Steigerung nicht immer derart, daß ein Ausgleich für die eingeschränkte Abladung geschaffen werden konnte. Mit der Besserung des Wasserstandes gingen die Frachtsätze naturgemäß zurück. Zum Teil wird dieser kleine Rückschlag auf dem Frachtenmarkt im Zusammenhang stehen mit dem alljährlich im Herbst auftretenden Wagenmangel und der dadurch bedingten geringeren Kohlenanfuhr nach den Rhein-Ruhr-Häfen. Die Frachten Rhein-Ruhr-Häfen—Rotterdam, die noch am 1. Oktober an der Schifferbörse in Ruhrort je Tonne mit RM. 3,— bei freiem Schleppen und RM. 3,20 einschließlich Schlepplohn notiert und bezahlt wurden, stellten sich am 5. d. M. auf RM. 3,20 und RM. 3,55, sanken aber am 16. d. M. auf RM. 2,80 und RM. 3,05, am 18. d. M. auf RM. 2,60 und RM. 2,75, am 26. d. M. auf RM. 2,40 und RM. 2,60 und am 29. d. M. auf RM. 2,— und RM. 2,20. Ab Stationen des Rhein—Herne-Kanals wurde auf die genannten Sätze ein Zuschlag von RM. 0,30 je Tonne erhoben. / Nach dem Oberrhein wurden im Berichtsmonat fast ausschließlich nur Abschlüsse in Tagesmiete getätigt, wobei diese entsprechend den Talfrachten in die Höhe ging und dann abbröckelte. Für die Verkehrsbeziehung Rhein-Ruhr-Häfen—Mannheim betrug die Tagesmiete am 4. d. M. 10½ und 11 Pf. und in der Zeit vom 6.—16. d. M. 12 Pf. je Tag und Tonne bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort. Am 18. d. M. notierte die Tagesmiete unter den genannten Bedingungen mit 11 Pf., am 25. d. M. mit 8½ Pf. und am 29. d. M. mit 6 Pf. je Tag und Tonne. Das Schleppgeschäft nach dem Oberrhein ließ auch im Berichtsmonat noch zu wünschen übrig. Zwar war eine Aufwärtsbewegung der Schlepplöhne zu verzeichnen, doch war hierin eine tatsächliche Erhöhung der Schleppsätze nicht zu erblicken; denn die Anhangkähne konnten bei dem niedrigen Wasserstand vielfach nur mit 60 und 70% ihres Fassungsvermögens beladen werden; außerdem wurde durch die kürzeren Tage und durch Nebel die Reisedauer bedeutend verlängert. Die Schlepplohnsätze Ruhrort—Mannheim notierten an der Schifferbörse in Ruhrort während des größten Teiles des Monats mit RM. 1,20 bis 1,50 je Tonne; doch wurden bei der starken Nachfrage nach Schleppgut diese Sätze durchweg bis zu 30 Pf. je Tonne unterschritten. Infolge von Nebel und Stürmen war zeitweise ein Mangel an Talschleppkraft vorhanden, so daß Schlepplöhne von 35 Pf. je Tonne nach Dordrecht und Rotterdam bezahlt wurden. Jedoch ist der Talschlepplohn in den letzten Tagen zurückgegangen und beträgt jetzt wieder 15 bis 20 Pf. je Tonne. Das Getreidespeditionsgeschäft war auch im Oktober recht ungünstig, da die Zufuhren an Getreide außerordentlich gering waren. Der übrige Hafenumschlag war im großen und ganzen zufriedenstellend. Die Eisenverladungen nach den Seehäfen, besonders nach Antwerpen, haben zugenommen. Dagegen reichten die Kohlenzufuhren nicht immer aus, um die Krane voll zu beschäftigen. Dies ist zurückzuführen auf Mangel an Kahnraum und vor allem auf den Umstand, daß die Zechen die Kohlenmengen nicht immer schnell genug liefern konnten. Zu einem kleinen Teil wurde dieser Ausfall ausgeglichen durch die infolge Niedrigwasser notwendig gewordenen Leichterungen. / Was die Lohnverhältnisse in der Rheinschiffahrt anbetrifft, so fanden am 20. d. M. in Duisburg Verhandlungen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände statt, die erfolglos verliefen, da die von den Arbeitnehmern geforderte 10proz. Lohnerhöhung nicht bewilligt werden konnte. Am 29. d. M. wurde in Duisburg durch den vom Reichsarbeitsministerium bestellten Schlichter ein Schiedsspruch gefällt, wonach gewisse Lohnzulagen festgelegt werden. Die Regelung gilt vom 29. Oktober 1926 bis 31. März 1927. Die Parteien haben sich bis 2. November d. J. zu erklären.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer für Duisburg-Wesel.)

Westdeutsche Kanäle Auch im Oktober hielt auf den westdeutschen Kanälen besonders in der Richtung Emden der starke Verkehr unvermindert an. Die Anforderungen an Kahnraum für Kohle nach Emden waren zeitweise so stark, daß nicht allen Anforderungen genügt werden konnte. Der Versuch, Kahnraum vom Rhein heranzuziehen, hatte wenig Erfolg. Die Erzverladungen über Emden konnten wie im Vormonat nicht restlos ausgeführt werden, sodaß ein Teil der Transporte nach Rotterdam umdisponiert oder in Emden gelagert werden mußte. Der Verkehr nach Hannover stellte gleichfalls starke Anforderungen an den Kahnraum, doch fehlte es, wie in den Vormonaten, an Rückladung. Die Erztransporte ab Hannover sind verhältnismäßig gering und die Kalitransporte haben bisher nur schwach eingesetzt. Im Schleusenbetrieb machte sich besonders an Schleuse I, die durch die Havarie des Kahnes „Uerdingen 6" verursachte Sperre am 18. und 19. Oktober bemerkbar. Der durch die Stockung bedingte Kahnandrang an Schleuse I konnte trotz Tag- und Nachtbetrieb nicht bewältigt werden, sodaß die Kähne bis zu 3 Tagen auf das Durchschleusen warten müssen. Im Schleppbetrieb war Mangel an Schleppkraft zu bemerken. Die Umschlagbetriebe waren wie in den Vormonaten gut beschäftigt. Im Einzelnen gestaltete sich der Verkehr wie folgt:

Hafen Dortmund. Angekommen sind 409 beladene, 99 leere Schiffe und 144 Schlepper mit insgesamt 220 245 t Ladung, davon 188 201 t Erz. Abgegangen sind 239 beladene, 318 leere Schiffe und 144 Schlepper mit 111 072 t Ladung, davon 66 228 t Kohlen. Der Güterumschlag im Monat Oktober belief sich auf 331 317 t gegen 261 165 t im Monat Oktober 1925. Der Gesamtgüterumschlag vom 1. Januar 1926

bis 31. Oktober belief sich auf 2 746 334 t gegen 2 871 258 t im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Hafen Hannover. In den Hannover-Häfen sind im Monat Oktober angekommen 160 Kähne mit insgesamt 71 433 t Ladung, davon 59 198 t Ruhrkohle. Ausgegangen sind 145 Kähne mit 46 441 t Ladung, davon 12 616 t Erz, 9 822 t Kali nach Westen, 730 t Kali nach der Weser, 7 191 t Salz und 8 631 t Zucker.

Hafen Wanne. Im Wanner Westhafen sind im Monat Oktober eingegangen 422 leere Schiffe, ausgegangen 413 beladene Schiffe. Der Güterumschlag an Brennstoff belief sich auf 219 952,9 t. An sonstigen Gütern 520 t. / Im Wanner Osthafen sind 45 beladene und 17 leere Schiffe angekommen. Ausgegangen sind 17 beladene und 45 leere Schiffe. Güterumschlag: Brennstoffe 2 106 t, sonstige Güter 12 294,9 t.

Weser 1. Wasserstandsberichte. Im September ging die Fahrwassertiefe gegenüber dem August weiter erheblich zurück. Ihr Durchschnitt betrug 1,62 m zwischen Minden und Bremen. Die entsprechenden Zahlen für den Monat September der Vorjahre waren: 1925 1,90 m, 1924 3,48 m, 1923 1,37 m, 1922 1,52 m, 1921 0,99 m. An keinem Tage reichte die Fahrwassertiefe zur vollen Beladung aus. Selbst am günstigsten Tage, am 9., waren nur 1,87 m vorhanden, also noch 13 cm für volle Beladung zu wenig. An den ungünstigsten Tagen, am 6. und 23. mit einer Fahrwassertiefe von 1,54 m fehlten sogar 46 cm zur vollen Beladung. Die Verhältnisse oberhalb Mindens waren noch erheblich ungünstiger.

2. Schiffs- und Güterverkehr. a) Die reine Binnenschiffahrt. Der Durchgang von der mittleren zur Unterweser (durch die Bremer Schleuse) wies im September 1926 eine geringe Zunahme der Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe, aber eine Abnahme der Ladung gegenüber dem Vormonat auf. Im Vergleich zum September 1925 ist an Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen. Die Ladung blieb jedoch etwas zurück. Die Abnahme entfällt vorwiegend auf die Talfracht und ist hauptsächlich auf den verminderten Kali- und Kohleverkehr zurückzuführen. Bergwärts ging der Getreideverkehr weiter etwas zurück. In beiden Richtungen zusammen gingen durch die Bremer Schleuse im September 1926 791 Schiffe mit 380 000 t Tragfähigkeit und 172 500 t Ladung gegen 788 Schiffe mit 373 000 t Tragfähigkeit und 194 000 t Ladung. Das bedeutet eine Zunahme von 0,3% an Zahl der Schiffe, 2% an Tragfähigkeit und eine Abnahme von 11% an Ladung. Im Vergleich zum September 1925 nahm die Zahl der Schiffe um 24% und die Tragfähigkeit um 6% zu, dagegen die Ladung um 0,6% ab. Im Vergleich der Monate Januar—September 1926 zu der gleichen Zeit des Vorjahres ging die Zahl der Schiffe um 6%, die Tragfähigkeit um fast 4% und die Ladung um 3,5% zurück. / Das Verhältnis der Rückfracht besserte sich im September 1926 gegenüber dem Vormonat und auch gegenüber dem September 1925 etwas. Die Bergfracht machte im September 1926 etwa 19% der Talfracht aus, gegen 17% im August und 17% im September 1925. Das Verhältnis von Ladung zur Tragfähigkeit verschlechterte sich im September 1926 etwas. Je 1 t Tragfähigkeit wurden 0,45 t Ladung im September 1926 befördert gegen 0,52 t Ladung im August 1926 und 0,48 t Ladung im September 1925. / Talwärts war im September 1926 die Zahl der Schiffe 2% geringer, die Tragfähigkeit um 1% größer, die Ladung aber um 12% geringer als im Vormonat. / In den neun Monaten Januar bis September 1926 war die talwärts beförderte Ladung 41 300 t oder 3,5% geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen. Der Kohlenverkehr war um 900 t oder 0,15% geringer, an Kies und Steinen wurden 90 800 t oder 24½%, an Kali 17 500 t oder fast 13% weniger verschifft, während Stückgut um 45 200 t oder 72½, Zement 23 400 t oder 205%, Getreide um 23 300 t oder 202% zunahmen. Bergwärts war im September 1926 die Zahl der Schiffe um 2,5%, die Fragfähigkeit um fast 3% größer, und die Ladung um 3% geringer als im August. Der Rückgang der Ladung ist durch den verminderten Getreideverkehr verursacht. / In den neun Monaten Januar bis September 1926 blieb die gesamte Bergladung um 11 700 t oder 5% gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Von den wichtigsten Gütern ist folgendes zu erwähnen: Stückgut stieg um 8 600 t oder fast 7,5%, Getreide um 31 500 t oder 55,5% während Erz um 10 200 t oder rd. 90%, Phosphat um 1 000 t oder 47,5%, Kohle um 1 200 t oder 55%, Mehl um 4 900 t oder 77% abnahm. Es fielen aus in der Zeit vom Januar bis September 1926 Schwefelkies, Holz, Eisen, Zellulose, Torf, Reis, Papier. / Im Uebergang zwischen Weser und Mittellandkanal (Durchgang durch die Mindener Schleuse) nahm der Verkehr im August gegenüber dem Juli sowohl an Zahl wie an Tragfähigkeit der Schiffe wie auch an Ladung etwas zu. Im Vergleich zum August 1925 ist die Zunahme an Zahl der Schiffe, Tragfähigkeit und Ladung ganz erheblich. / Vom Kanal zur Weser nahmen Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe sowie die Ladung im August 1926 gegenüber dem Juli noch weiter zu. Der weitaus größte Verkehr ging wieder in der Richtung nach der Unterweser. Der Verkehr in den Monaten Januar—August 1926 übertraf den der gleichen Zeit des Vorjahres ein wenig. Die Zahl der Schiffe nahm um 30 oder 2,5%, die Tragfähigkeit um 14 988 t oder 2% und die Ladung um 37 330 t oder 6% zu, verursacht durch den größeren Verkehr von Steinen, Zucker und „Sonstigen Gütern". / Von der Weser zum Kanal nahmen im August 1926 gegenüber dem Juli Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe sowie auch die Ladung etwas ab. Ueberwiegend war der Verkehr nach dem Westen des Mittellandkanals gerichtet. Nach dem Osten ging nur etwa der zwölfte Teil der Tragfähigkeit und nicht ganz der sechste Teil der Ladung. In den Monaten Januar—August 1926 blieb die Zahl der Schiffe um 75 oder 5,5%, die Tragfähigkeit um 17 249 t oder rd. 2,5% und die Ladung um 7 180 t oder 5% gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Der Verkehr von Steinen, Erz, Zucker und „Sonstigen Gütern" nahm ab, während der von Getreide um 61%, der von Kali und Salz um 556% und der von Kohle um fast 10% zunahm. / Der Verkehr auf der oberen Weser (Durchgang durch die Hamelner Schleuse) nahm im August gegenüber dem Juli an Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe etwas zu, dagegen an Ladung etwas ab. Im Vergleich mit dem August 1925 ist an Zahl der Schiffe eine erhebliche Zunahme, an Tragfähigkeit dagegen eine Abnahme zu verzeichnen. Die Menge der Ladung wurde sogar erheblich überschritten.

b) Der Unterweserflußverkehr zwischen den Seehäfen von Bremen-Stadt und Bremerhaven nahm in der Ankunft im September 1926 gegenüber dem August an Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe wie auch an Ladung zu. Im Vergleich mit dem September 1925 ist die Zunahme bedeutend größer. Die Ladung nahm um 72,5% zu. Im Abgang nahmen Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe und auch die Ladung im September 1926 gegenüber dem Vormonat zu. Im Vergleich zum gleichen Monat des Vorjahres war die Zunahme der Zahl und Tragfähigkeit der Schiffe, doch vor allem der Ladung, ganz erheblich.

c) Der Seeschiffahrtsverkehr hielt sich im September 1926 auf der gleichen Höhe wie im Vormonat. Gegenüber dem September des Vorjahres ist eine Zunahme von 43,4% zu verzeichnen.

Weser In der ersten Hälfte des Berichtsmonats schwankte der Wasserstand am Mindener Pegel zwischen 2,08 m und 2,12 m (Tauchtiefe 1,48—1,52 m), sodaß verschiedentlich Fahrzeuge in Minden ableichtern mußten. Vom 14. Oktober bis Monatsende hatte die Weser volle Tauchtiefe. Kahnraum und Schleppkraft standen in genügender Menge zur Verfügung. / Bergverkehr. Durch das schwache Ladungsangebot konnte die durch den guten Wasserstand erhöhte Leistungsfähigkeit der Flußschiffahrt nicht ausgenutzt werden. Im Verkehr nach Oberweser- und Kanalplätzen ist ein größerer Aufschwung nicht eingetreten; der größte Teil der nach oben geschleppten Kähne bestand wieder aus Leerraum. Die im Oktober zur Verladung gekommene Gütermenge zeigte gegen den Vormonat ein Mehr von 2 662 t. Talverkehr. Auch hier war die Steigerung in der Verfrachtung nicht bedeutend, sie betrug gegen Monat September 4 483 t. / Durchgang Schleuse Hastedt im Oktober 1926 zu Berg:

377 Fahrzeuge (davon 224 leer) mit 30 339 t Ladung

zu Tal:

367 Fahrzeuge mit . . . . 149 169 t Ladung

Elbe 1. Unterelbe. Im Monat Oktober blieben die ab Hamburg zur Verladung gelangten Gütermengen weit hinter den gehegten Erwartungen zurück. In Hamburg im Berichtsmonat erwartete größere Mengen Phosphate, Schwefelkies, Salpeter z. B. sind ausgeblieben, weil infolge des auch den ganzen Monat Oktober andauernden Streiks der englischen Kohlenarbeiter der Seeschiffsraum so gesucht war, daß die für Kiese, Salpeter usw. geforderten hohen Seefrachten leider nicht zu den von der Elbeschiffahrt gewünschten Verschiffungen führten. / Dem in Hamburg leer werdenden Elbeschiffsraum konnte deshalb auch nur teilweise die erforderliche Bergladung zur Verfügung gestellt werden. Es mußte, wie in den Vormonaten, eine große Anzahl Elbeschiffe leer nach den oberen Stationen gebracht werden,

woselbst Raum für Kohlen und andere Abladungen sehr gesucht war. / Am 1. Oktober brach in Hamburg infolge Lohndifferenzen ein wilder Streik der Hafenarbeiter aus, der am 5. wieder beigelegt war. Infolge des Streikes wurden verschiedene für Hamburg bestimmte Seeschiffe nach anderen Häfen gelegt, wodurch die an sich schon ungenügenden Zufuhren weiter verringert wurden. / Die Abwanderung von Gütern an die Reichsbahn hat sich in der Elbeschiffahrt infolge billiger Ausnahmetarife ab Hamburg und der Nichteinräumung von Binnenumschlagstarifen für die Elbeumschlagsplätze zunehmend fühlbar gemacht und ist durch den wilden Streik der Hafenarbeiter, der Wasserverladung ganz unmöglich machte, Bahnverladung der auf Staatskaischuppen und Privatlägern liegenden Gütern aber zuließ, begünstigt worden. / Der Wasserstand der Elbe war im Betriebsmonat leicht zurückgehend und konnten die Elbeschiffe den ganzen Monat Oktober über nicht mehr voll ausgelastet werden. In den Fällen, wo bestehende günstigere Verkehrswege es erforderlich machten, hat auch im Berichtsmonat die Elbeschiffahrtsvereinigung von 1926 eine Ermäßigung der Frachten nach allen Stationen der Elbe vorgenommen. / Obschon den Hamburger Hafenarbeitern Anfang Oktober höhere Bezüge für die zweiten und dritten Schichten zugebilligt werden mußten, gelangten die Nebengebühren in Hamburg nach wie vor nach dem ab 1. 5. 1926 gültigen Nebengebührentarif zur Berechnung.

2. Mittelelbe. / a) Talgeschäft. Das Talgeschäft der Mittelelbe war während des Berichtsmonats durch einen ständig anhaltenden scharfen Kahnraummangel gekennzeichnet. Die Ankünfte im Berggeschäft waren völlig unzureichend, so daß der für die Talladungen erforderliche Kahnraum größtenteils leer herangeschleppt werden mußte. Die Verladungen in Massengütern waren durch den Kahnraummangel behindert. Die Schiffsfrachten mußten wiederholt heraufgesetzt werden, um überhaupt Kahnraum nach der Mittelelbe heranzuziehen. Das Stückgutgeschäft hielt sich in den gewohnten Grenzen.

b) Berggeschäft. Die Verladungen von der Mittelelbe bergwärts zeigten namentlich im Stückgutverkehr eine gewisse Belebung. Getreide, Zucker, Oele gelangten als Stückgut nach sächsischen Umschlagsplätzen zur Verladung. Die Steinsalz-Verfrachtungen nach der Tschechoslowakei nahmen ihren regelmäßigen Fortgang. Die Ankünfte an Importgütern waren sehr gering. Die Frachten im Bergverkehr blieben unverändert.

3. Oberelbe. Der Talverkehr von sächsischen und böhmischen Umschlagsplätzen wurde, wie schon in den letzten Monaten durch den immer noch anhaltenden englischen Bergarbeiterstreik günstig beeinflußt. An den nordböhmischen Umschlagsplätzen gelangten bedeutende Mengen Stein- und Braunkohlen bei steigenden Frachten zur Verschiffung. Der für die Verladungen erforderliche Kahnraum mußte wegen des schwachen Berggeschäftes fortlaufend leer herangebracht werden. Der Zuckerexport setzte Mitte des Berichtsmonats ein. Außer Kohle und Zucker gelangten von böhmischen Umschlagsplätzen in nennenswerten Mengen noch Schnittholz, Malz, Tafelglas und Flaschen zur Verladung. Von sächsischen Umschlagsplätzen wurden in der Hauptsache Steinkohlen, Braunkohlenbriketts, Glassand, Steine, Ton, Abbrände, Papier und Hohlglas verfrachtet. In der Tschechoslowakei wurden die Verladungen stark behindert durch einen empfindlich auftretenden Wagenraummangel der tschechoslowakischen Bahnen. Die Zufuhr von den Gruben nach den Umschlagsplätzen an Stein- und Braunkohlen blieben aus diesem Grunde durchweg ungenügend. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, die um leihweise Hergabe von einigen hundert Wagen für den Pendelverkehr zwischen den Gruben und den Elbeumschlagsplätzen ersucht war, konnte angeblich diesem Antrage wegen Wagenraummangels im eigenen Dienstbereich nicht nachkommen. Unter den Bergankünften an sächsischen und böhmischen Umschlagsplätzen sind in der Hauptsache zu nennen: Papierholz, Roheisen, Getreide, Futtermittel, Salpeter, Schwefelkies, Phosphat, Maschinenschmieröl, Harz, Oelfrüchte und Fettstoffe.

Elbefrachten. Die Flußfrachten der Elbe stellten sich nach dem Bericht des Spediteurvereins Herrmann & Theilnehmer, Hamburg, für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut:

nach	am 1. 8. 26	am 1. 9. 26	am 1. 10. 26	am 1. 11. 26
Magdeburg	24 Pfg.	35 Pfg.	35 Pfg.	33 Pfg
Schönebeck	25 „	36 „	37 „	34 „
Barby	26 „	37 „	39 „	36 „
Aken	28 „	38 „	40 „	37 „
Wallwitzhafen	28 „	39 „	41 „	38 „
Kleinwittenberg	36 „	47 „	50 „	50 „
Torgau	44 „	55 „	55 „	55 „
Riesa	60 „	70 „	75 „	75 „
Dresden	65 „	75 „	80 „	80 „
Laube-Tetschen	6½ Kr.	7½ Kr.	8 Kr.	8 Kr.
Aussig	7 „	8 „	8½ „	8½ „
Berlin — Kohlen	25 Pfg.	24 Pfg.	ca. 33 Pfg.	36 Pfg.
Berlin — Getreide	32 „	30 „	„ 42 „	46 „
Breslau — schwere Futtermittel	63 „	52/54 „	60 „	65 „
Breslan — Schwergetreide	58 „	54/56 „	72/73 „	75 „
Halle a. d. Saale (transito)	60 „	60 „	65 „	68 „

für 100 kg. exkl. Bugsierlöhne.

Märkische Wasserstraßen Eilgüterschiffahrt. Die bereits im September festgestellte Verkehrsbelebung der Eilgüterschiffahrt konnte auf fast allen Relationen ihre günstige Weiterentwicklung fortsetzen. Sie führte bereits vor allem gegen Ende d. Mts. zu einem äußerst fühlbaren Kahnraummangel, speziell für Berlin, wo die geordnete Durchführung der Transporte nur mit Schwierigkeiten verknüpft war. / Der Kohlenverkehr ab Oberschlesien konnte sich naturgemäß in seiner vollen Stärke behaupten. / Berliner Baumaterialienschiffahrt. Erwartungsgemäß hielt sich die Beschäftigung in der Berliner Baumaterialienschiffahrt in den günstigen Grenzen des Vormonats. Es konnte auch hier — besonders im Kiesverkehr — ein erheblicher Mangel an Frachtraum festgestellt werden. Lediglich die Ziegeltransporte erfuhren gegenüber dem Vormonat eine geringe Abschwächung.

Oder Breslau, den 8. Oktober 1926. / Die Vollschiffigkeit der Oder war, wie vorauszusehen, nur von kurzer Dauer. Nach 5 Tagen mußte die Tauchtiefe ab Breslau am 7. Oktober wieder auf 1,28 m herabgesetzt werden. Immerhin ist es trotz mannigfacher Friktionen möglich gewesen, den alten Rang ziemlich restlos aufzuarbeiten, im ganzen sind in der abgelaufenen Woche 378 beladene und 3 leere Talfahrzeuge von Ransern abgeschwommen. Der neue Rang voll beladener Kähne, die sich im Breslauer Hafengebiet inzwischen wieder angesammelt haben, beläuft sich auf rd. 120 Fahrzeuge, davon leichtert aber ungefähr die Hälfte ab. Auch die Bergbewegung durch Ransern mit 108 beladenen und 116 leeren Kähnen war wieder sehr stark. Die Berg- und Talbewegung zusammengenommen ergibt eine stattliche Herbstleistung der Schleuse Ransern, in 7 Tagen 85 Dampfer und 605 Kähne. / Der schwache Umschlag in Coselhafen mit rd. 40 000 t soll zum großen Teil auf starken Wagenmangel, besonders in Ostoberschlesien, zurückzuführen sein. Der Kahnbestand in Coselhafen ist auf 171 Fahrzeuge zurückgegangen. Breslau-Pöpelwitz ist z. Zt. ziemlich stark mit dem Umschlag oberschlesischer Kohlen beschäftigt. / In Stettin haben in der letzten Woche 2 Seedampfer mit Erzen in die Binnenfahrzeuge gelöscht. Die Beschäftigung der Oderschiffahrt in Hamburg hat weiter zugenommen, der wilde Hafenarbeiterstreik ist inzwischen vollkommen zusammengebrochen.

Breslau, den 15. Oktober 1926. / Infolge einer kleinen Aufbesserung des Wasserstandes war es möglich, die Tauchtiefe ab Breslau ab 16. d. M. auf 1,38 m heraufzusetzen. Die Umschlagstätigkeit in Breslau und Coselhafen zeigt wieder eine merkliche Belebung. Während in Coselhafen über 58 000 t Kohlen und Güter in 137 Fahrzeuge umgeschlagen wurden, konnten in Breslau an den verschiedenen Umschlagsstellen über 50 Fahrzeuge abgefertigt werden, in der Hauptsache mit Kohlen, aber auch Getreide und Mehl und den ersten Rohzuckermengen diesjähriger Ernte. Der Breslauer Talrang beträgt ungefähr 135 voll beladene Kähne; abgeschwommen von Breslau sind 208 Kähne, in der Bergbewegung wurden 53 beladene und 120 leere Fahrzeuge durch Ransern gemeldet. Ueberall macht sich starker Kahnraummangel bei starker Nachfrage bemerkbar, der Bestand in Coselhafen beträgt nur noch 158. / Stettin ist ganz still geworden; das Hamburger Berggeschäft, besonders nach Berlin, weiter lebhaft, so daß auch dort der vorhandene Kahnraum schlank aus dem Markt genommen wird.

Breslau, den 22. Oktober 1926. / Bei fortschreitender Besserung des Wasserstandes zu Anfang der Berichtswoche konnte die Tauchtiefe ab Breslau am 18. wieder auf 1,50 m heraufgesetzt werden. Heute, am 23., meldet Ratibor starkes Steigen des Stromes, so daß auf längere Zeit mit Vollwasser gerechnet werden kann. Der Verkehr bei Breslau war äußerst stark, zu Tal passierten Ransern 322 voll beladene Kähne, zu Berg 111 beladene und 148 leere. / Ein großer Teil der leer zu Berg herankommenden Schiffahrt bleibt in Breslau, um hier Kohle und Zucker zu laden, es sind im Laufe der Woche an den verschiedenen Umschlagsplätzen in Breslau ca. 90 Fahrzeuge mit rd. 30 000 t Ladung abgefertigt worden. Dagegen ist die Umschlagstätigkeit in Coselhafen auf rd. 43 000 t zurückgegangen, zum Teil zurückzuführen auf den immer knapper gewordenen Kahnraum (am 22. Oktober nur noch 85 Fahrzeuge), in der Hauptsache aber auf den außerordentlichen Wagenmangel. Letzterer hat die Reichsbahndirektion Oppeln zu Maßnahmen veranlaßt, die das Coseler Verladegeschäft noch mehr behindern und bisher trotz Einspruches noch nicht wieder aufgehoben worden sind. / Bei Wettschütz, oberhalb Glogau, ist am Mittwoch ein mit Kohlen und Eisen beladener Kahn infolge einer Havarie gesunken, die Fahrstraße ist nicht behindert. / Das Berggeschäft ab Stettin war etwas besser, wenn auch zahlreiche Leerzüge herausgedampft sind. Das lebhafte Geschäft in Hamburg hält weiter an, so daß der Kahnraum anfängt knapp zu werden.

Breslau, den 29. Oktober 1926. / Die ganze Berichtswoche stand im Zeichen eines anhaltenden Hochwassers, das nicht nur die Bergzüge schwer vorankommen ließ, sondern auch das Abschwimmen der in Coselhafen beladenen Fahrzeuge behinderte. Auch am 30. Oktober meldet Ratibor erneutes Steigen des Stromes um 1½ m auf rd. 5 m, der in den Bergen des Quellgebietes zu Anfang der Woche gefallene Schnee ist durch den Wetterumschlag zum Schmelzen gekommen. / Die Umschlagstätigkeit in Coselhafen litt daher durch die Witterungseinflüsse und blieb mit 42 000 t Kohlen und Güter ungefähr auf der Höhe der Vorwoche. Unter den 120 als Bestand in Coselhafen gemeldeten Fahrzeugen ist rd. die Hälfte zu Tal fertig beladen und wartet auf die Möglichkeit abzufahren. Der Kahnbestand ist also weiter bedenklich zurückgegangen. / Auch an den verschiedenen Umschlagsplätzen in Breslau war der Betrieb schwächer, nur etwa 50 Fahrzeuge mit rd. 22 000 t Ladung wurden zu Tal abgefertigt. Durch Ransern, wo am 28. d. M. das Wehr zur Durchfahrt geöffnet worden ist, schwammen zu Tal 229 voll beladene Kähne, zu Berg 66 beladene und 184 leere Kähne. / Stettin ist unverändert still, auch die Beschäftigung in Hamburg etwas schwächer geworden.

Wasserstände:

Datum	Ratibor	Dyhernfurth	Neisse b. Wartha
2. 10. 1926	—	—	— 0,51 m
3. 10. 1926	1,50 m	2,04 m	—
8. 10. 1926	—	—	— 0,58 m
9. 10. 1926	1,17 m	1,52 m	— 0,62 m
10. 10. 1926	1,15 m	1,53 m	—
15. 10. 1926	—	—	— 0,54 m
16. 10. 1926	1,36 m	1,74 m	— 0,57 m
17. 10. 1926	1,33 m	2,05 m	—
22. 10. 1926	—	—	— 0,58 m
23. 10. 1926	früh 1,86 m	1,88 m	— 0,58 m
23. 10. 1926	mittags 3,40 m	—	—
24. 10. 1926	4,18 m	1,86 m	—
29. 10. 1926	—	—	— 0,28 m
30. 10. 1926	4,94 m	3,72 m	—

Oderfrachten

Schiffsfrachten in RM. je Tonne (exkl. aller Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr) in der Zeit vom 2. 10.—29. 10. 1926.

Von	Breslau			Oppeln			Cosel Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für ganze Kahnladungen Steinkohle:									
Vom 2. 10. bis 8. 10 26*)	5,20	5,30 / 5,60	8,?0	6,60	6,10 / 6,20	9,60	7,10	6,60 / 6,70	10,10
„ 9. 10. „ 15. 10. 26	5,80	6,50 / 6,80	9,80	6,60	6,10	9,60	7,10	6,60	10,10
„ 16. 10. „ 22. 10. 26	5.80	7,— / 6,50	9,80 / 9,50	6,70 / 6,80	6,20 / 6,30	9.70	7,20 / 7,30	6,70 / 6,80	10,20
„ 23. 10. „ 29. 10. 26	5,40 / 5,10	6,20 / 5,30	9,— / 8,40	6,80 / 6,60	6,20 / 6,10	9,60	7,30 / 7,10	6,80 / 6,60	10,10

*) Höhere Frachten, die bezahlt worden sind, schließen einen Kleinwasserzuschlag ein.

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Weichsel Der Weichselverkehr zeigte auch im Oktober seine bisherige Lebhaftigkeit, ja er war zeitweise sogar bedeutend lebhafter als in den Vormonaten. Auffallend ist namentlich, daß also auch eine Belebung der Gütertransporte in der Bergfahrt eingetreten ist, wenn es sich dabei auch immer noch erst um ziemlich bescheidene Mengen handelt. Im ganzen Monat Oktober kamen auf der Weichsel stromab 127 Dampfer und 386 Kähne, wobei allerdings die Passagierdampfer, die im Weichseldelta verkehren, nicht mitgezählt sind. Häufiger sieht man jetzt auch wieder in Danzig die großen Schlepp- und Frachtdampfer, die vor dem Kriege in großer Zahl auf der Weichsel verkehrten, in den letzten Jahren aber fast ganz verschwunden waren. Einige sind aber noch übrig geblieben und kommen wieder öfter nach Danzig. Die Ladungsmenge, die stromab nach Danzig kam, betrug im Oktober 78 559 t, war also ein wenig größer als im September. Die Zunahme entfällt hauptsächlich auf die starken Zuckertransporte. An Kohlen kamen im Oktober stromab nach Danzig 48 414 t, wobei die Transporte von Dirschau direkt nach See nicht mitgerechnet sind. Die angekommene Zuckermenge betrug 16 544 t, die Getreidetransporte waren mit 8 241 t auch recht bedeutend. Ferner kamen noch stromab 1 925 Stückgüter, 2 791 t Holz, 339 000 t Soda und einige kleine Posten. Die Holzflößerei war wieder ganz unbedeutend, da nur 5½ Traften stromab kamen, davon 4½ Traften auf dem sehr weiten Wege von Augustowo an der litauischen Grenze. / Während stromauf in den letzten Monaten meistens nur 3 000—4 000 t Güter befördert wurden, gingen im Oktober mit 131 Dampfern und 370 Kähnen (304 Kähne leer) 11 134 t von Danzig ab, also eine ganz ungewöhnliche Menge. Davon waren 4 707 t Stückgüter, die nach Warschau, Thorn, Bromberg, Königsberg und Memel befördert wurden, 3 812 t Steine, 694 t kieferne Schwellen, 460 t Kohlen, 350 t Faschinen usw. Vergleicht man diese Zahlen mit der Vorkriegszeit, so ergibt sich, daß die Transporte in der Talfahrt ungefähr doppelt so groß waren, wie etwa im Oktober 1912, während in der Bergfahrt nur ein Viertel der damaligen Ladungsmenge erreicht wurde. Trotz der starken Kohlentransporte ist im Oktober 1913 die gesamte Gütermenge der Tal- und Bergfahrt noch um einige tausend Tonnen größer gewesen als im Oktober 1926. / Der im September zeitweise niedrige Wasserstand stieg im Oktober sehr schnell, und es gab sogar Ende Oktober ein überraschendes Hochwasser. Dank dem höheren Wasserstand konnte auch die Beförderung von Kohlen von Dirschau direkt nach See fortgesetzt werden. Es sind ca. 10 000 t Kohlen von Dirschau mit Seeschiffen verladen worden. Man will diese Transporte auch in Zukunft fortsetzen, und die Gesellschaft Wisla-Baltyk, die bisher die Transporte mit gemieteten deutschen Seeleichtern und Schleppdampfern ausführte, sollen nach einer Warschauer Meldung jetzt 6 Schleppdampfer und 14 Seeleichter angekauft haben. Der Ankauf dieses etwa 11 000 t ladenden Schiffsraumes ist mit Staatshilfe erfolgt.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Freigabe des Binnenschiffbaues für ausländische Rechnung. Um den deutschen Binnenschiffsraum für deutsche Beförderungsbedürfnisse zu sichern, war im Januar 1918 eine Bekanntmachung erlassen worden, durch die im wesentlichen folgendes bestimmt wurde: Alle Rechtsgeschäfte, durch die das Eigentum an einem fertigen oder im Bau befindlichen Binnenschiff an Ausländer übertragen oder die Verpflichtung einer solchen Uebertragung begründet werden sollte, wurden verboten, ebenso Rechtsgeschäfte, durch die fertige oder im Bau befindliche Binnenschiffe für Rechnung von Auslän-

dern erworben oder deutschen Werften in Bau gegeben werden sollten. Schließlich wurden für Binnenschiffe von mehr als 15 000 kg Tragfähigkeit sowie für Neubauten alle die Beförderung von Gütern bezweckenden Miet- oder Frachtverträge verboten, durch die zusammen mehr als der dritte Teil des Nettoraumgehaltes oder der Tragfähigkeit des betreffenden Schiffes in Anspruch genommen wurde, soweit die Beförderung nicht ausschließlich von oder nach Häfen des Inlandes erfolgte; ebenso alle Verträge, durch die ein solches Schiff an Ausländer für einen anderen Zweck als für die Beförderung von Gütern zum Gebrauch überlassen wurde. Inzwischen hat sich die Konjunktur völlig verändert; die Leistungsfähigkeit der deutschen Binnenflotte übertrifft das Ladungsangebot, und die Abstoßung veralteter Schiffe, die unbeschränkte Verwendung des Schiffsraumes sowie die Heranziehung neuer Bauten für die deutschen Werften ist notwendig. Eine allgemeine Anordnung des Reichswirtschaftsministers vom 15. Juni 1925, die im voraus und allgemein den Bau, den Verkauf und die Uebereignung von See- und Binnenschiffsneubauten genehmigt, sofern sie für ausländische Rechnung bestimmt sind, hat nicht genügt. Nunmehr ist eine neue Verordnung des Reichsverkehrsministeriums über die Freigabe des Binnenschiffbaues für ausländische Rechnung und die Erleichterung der Vercharterung von Binnenschiffen ins Ausland erlassen worden, durch die das Verbot für Neubauten und die Beschränkungen im Abschluß von Miet- und Frachtverträgen und anderen Verträgen über die Verwendung von Binnenschiffsraum in ausländischem Dienst aufgehoben wird. Man hofft, daß diese größere Bewegungsfreiheit die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffsbauindustrie auf dem Auslandsmarkt wesentlich stärkt.

Schlepper und Anhang. Verteilung der Beweislast bei Kollisionen. Eine Schute, die von einer Motorbarkasse die Este aufwärts geschleppt wurde, hatte am 28. Oktober 1924 einige Pfähle bei der Brücke von Estebrügge angerannt. Die Gemeinde von Estebrügge verlangte darauf mit ihrer Klage von dem Führer und Eigner der schleppenden Motorbarkasse Ersatz des auf mindestens 1 000 RM. bezifferten Schadens, den er durch schuldhaft falsche Navigierung verursacht hätte. Beklagter bestritt sowohl jeglichen Schaden an den Pfählen wie auch sein Verschulden und führte die Kollision auf falsches Nachsteuern der Schute zurück. Das Landgericht Hamburg entsprach mit seinem Urteil dem Antrage der Klägerin in Höhe von 600 RM., das Hanseatische Oberlandesgericht entschied auf Berufung des Beklagten durch Zwischenurteil vom 6. Oktober 1926, Bf. I 174/26, daß der Klageanspruch dem Grunde nach berechtigt sei. / In seinen Gründen beschäftigt sich das Berufungsgericht eingehend mit der Verteilung der Beweislast zwischen Schlepper und Anhang, wodurch das Urteil von allgemeinem Interesse, insbesondere für die Binnenschiffahrt, sein dürfte. Das Gericht führt hierzu aus: „In Schrifttum und Rechtsprechung ist mehrfach ausgesprochen, daß Dritten gegenüber bei Kollisionen ein prima-facie-Schuldbeweis gegen den Schlepper als Leiter des Schleppzuges bestehe, so daß der Schlepper sich verantworten müsse. Es kann nun zweifelhaft sein, ob ein derartiger prima-facie-Schuldbeweis, die nicht schematisch zu nehmende Wahrannahme eines Umstandes auf Grund einer sich äußerlich darbietenden Wahrscheinlichkeit, auch in denjenigen Fällen gegeben ist, in denen wie hier auf engen, gewundenen Revieren das achtsame Nachsteuern einer verhältnismäßig großen, nicht unmittelbar von Schlepperleuten gesteuerten Schute Vorbedingung der Verhütung von Unfällen ist. Jedenfalls aber muß in derartigen Fällen eine dem äußeren Anschein nach nicht unglaubhafte bezw. nicht bereits widerlegte Darstellung des Schleppers, die geschleppte Schute habe nicht ordnungsgemäß nachgesteuert, genügen, diesen etwa gegebenen prima-facie-Schuldbeweis auszuräumen und dem Gegner die ihm nach allgemeinen Regeln zufallende Beweislast für ein Verschulden des Schleppers wieder zuzuschieben." / Im vorliegenden Falle sah nun das Gericht als durch die Beweisaufnahme erwiesen an, daß die Schute ein Verschulden wegen schlechten Nachsteuerns nicht träfe, wonach nur die Möglichkeit übrig blieb, daß der Schlepper den Unfall verschuldet hätte, da elementare Ereignisse, höhere Gewalt usw. nicht in Frage kamen. Eine positive Schuld des Barkassenführers sei außerdem daraus zu folgern, daß er sich nicht vor der Fahrt Gewißheit verschafft hatte, ob der Schutenführer auf dem schwierigen Fahrwasser der Este Bescheid wußte. Er hätte diesen — der tatsächlich zum ersten Male die Este befuhr — unterweisen und an schwierigen Stellen durch Zurufe ein sachgemäßes Nachsteuern der Schute durch den Schutenführer bewirken müssen.

Schleppzugunfall auf dem Rhein. (Reichsgerichtsurteil vom 25. 9. 1926 I 410/25.) Dem Hamburger Fremdenblatt entnehmen wir das nachstehende höchstinstanzliche Urteil: Am 1. November 1920 passierte der Dampfer Hansa II einer Rotterdamschen Schiffahrtsgesellschaft mit fünf Anhängekähnen rheinabwärts die Hochfelder Brücke. Gleich unterhalb der Brücke geriet der erste Schleppkahn Continental I der beklagten niederländischen Schiffahrtsgesellschaft auf Grund und blieb sitzen. Infolgedessen kam der ganze Schleppzug in Unordnung, wobei der Schlepper Hansa II beschädigt wurde. Die Rotterdamsche Gesellschaft verlangt von der Beklagten und dem mitbeklagten Hamburger Schiffer P. Schadensersatz. Sie behauptet, die beklagte Gesellschaft habe den Tiefgang ihres Kahnes unrichtig angegeben und der beklagte Schiffer habe nicht direkt dem Schlepper nachgesteuert. Das Landgericht Duisburg verurteilte die Beklagte als Gesamtschuldner zur Zahlung von 1 967 RM. Auf die Berufung der Beklagten hat das Oberlandesgericht Düsseldorf die Klage abgewiesen. Diese Klageabweisung ist rechtskräftig geworden, denn das Reichsgericht hat die dagegen eingelegte Revision der Klägerin zurückgewiesen. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen geht hervor, daß nach der Feststellung des Landgerichts nicht erwiesen ist, daß der Schleppkahn Continental I einen größeren Tiefgang als 1,78 m gehabt habe und daß bei diesem Tiefgang der Kahn damals auf der fraglichen Strecke habe fahren können. Außerdem ist nicht erwiesen, daß der Schiffer P. dem Kapitän des Dampfers falsche Angaben gemacht habe. Darüber, daß der Kahn dem Schleppdampfer nicht gehörig gefolgt sei, haben die Zeugenaussagen kein klares Bild ergeben, ebensowenig darüber, welche Ruderbewegung der Schiffer gehabt habe, als der Dampfer zu früh nach der Strommitte gefahren sei. Unter diesen Umständen hat das Oberlandesgericht die Feststellung eines Verschuldens des beklagten Schiffers mit Recht verneint. Da auch ein Verschulden der beklagten Schiffahrtsgesellschaft nicht festgestellt ist, ist die Klage ohne Rechtsirrtum abgewiesen worden. Es mag aber auch darauf hingewiesen werden — so wird in den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen noch ausgeführt —, daß es sich um Schleppschiffahrt im Binnenschiffahrtsverkehr handelte, bei welcher der klägerische Schlepper die nautische Führung des Schleppzuges hatte. Wenn auf dieser Schleppreise der im Tau des klägerischen Schleppers befindliche Kahn Continental I auf Grund geriet, so spricht nach anerkannten Rechtsgrundsätzen die Vermutung dafür, daß dies auf den leitenden Schlepper zurückzuführen ist.

Voraussetzungen für die Körperschaftssteuerpflicht einer ausländischen Firma. (Entscheidung des Reichsfinanzhofes. Urteil vom 12. Oktober 1926 I B 159/26.) Die Beschwerdeführerin, eine Aktiengesellschaft holländischen Rechtes, die ihren Sitz in Rotterdam hat, betreibt auf dem Rhein zwischen Rotterdam und Mannheim Schiffahrt (Personen- und Güterbeförderung). Ihre Dampfer legen in Köln an einer eigenen Landungsbrücke an, in den übrigen Orten an Landungsbrücken der betreffenden Gemeinden oder von Gesellschaften, die als Agenturgesellschaften bezeichnet werden und auf Grund eines Vertragsverhältnisses ihre Landungsbrücken der Beschwerdeführerin zur Verfügung stellen und durch ihre Angestellten die Schiffe in Empfang nehmen und festmachen, sowie das Ein- und Ausladen der Frachtgüter und den Verkauf von Fahrkarten besorgen. Die Agenturgesellschaften erhalten von den verkauften Fahrkarten sowie von den Frachtbeträgen der von ihnen angelieferten oder angenommenen Güter eine Provision. / Gegen die Heranziehung zu den Körperschaftsvorauszahlungen für das vierte Vierteljahr 1924 sowie für das erste und zweite Vierteljahr 1925 wendet die Beschwerdeführerin nach Zurückweisung ihrer Beschwerde im Wege der weiteren Beschwerde folgendes ein: 1. daß sie nicht der persönlichen Steuerpflicht unterliege, weil sie im Inland weder eine Betriebsstätte noch einen ständigen Vertreter besitze, 2. daß ihre Besteuerung durch Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 ausgeschlossen sei. / Beide Einwendungen sind unbegründet. / Zu 1. Da der Sitz und der Ort der Leitung der Beschwerdeführerin im Ausland liegt, so hängt ihre persönliche (beschränkte) Steuerpflicht davon ab, daß sie im Inland eine Betriebsstätte unterhält oder einen ständigen Vertreter bestellt hat (§ 1 Abs. 2 des Körperschaftssteuergesetzes vom 30. März 1920 in der Fassung des Geldentwertungsgesetzes vom 20. März 1923). Unter Betriebsstätte ist mindestens jede feste örtliche Anlage oder Einrichtung zu verstehen, die der Ausübung des Betriebes eines stehenden Gewerbes dient. Außer dem Hauptsitz eines Betriebes gelten hiernach als Betriebsstätten alle zur Ausübung des Gewerbes durch den Unternehmer selbst, dessen Geschäftsteilhaber, Prokuristen oder andere ständige Vertreter unterhaltenen Geschäftseinrichtungen. Bei einer Schiffahrtsgesellschaft gilt

als Betriebsstätte jede besteuerte Anlagestelle, an der regelmäßig und fortlaufend Personen oder Güter angenommen werden. Der Umstand, daß die Anlegestelle der Steuerpflichtigen nicht gehört oder ihr nicht ausschließlich zur Verfügung steht, spielt dabei keine Rolle. Demgemäß haben die Vorbehörden die von der Beschwerdeführerin regelmäßig benutzten Landungsbrücken, auch soweit sie ihr nicht gehören, mit Recht als ihre Betriebsstätten betrachtet, die ihre beschränkte Steuerpflicht begründen. Es kann somit dahingestellt bleiben, ob die sogenannten Agenturgesellschaften als ständige Vertreter der Beschwerdeführerin im Sinne von § 1 Abs. 2 des Körperschaftssteuergesetzes anzusehen sind. Zu 2. Der Artikel 3 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 (Preußische Gesetzsammlung 1869, S. 798), auf den sich die Beschwerdeführerin beruft, lautet folgendermaßen: „Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, und den in Artikel 2 erwähnten Wasserstraßen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen und deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden. Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Bojen- und Baakengeldern gestattet." / Diese Bestimmung, die noch jetzt in Geltung ist (vgl. Artikel 354 des Friedensvertrages von Versailles), bezieht sich, wie das Landesfinanzamt mit Recht ausführt, nach ihrem klaren Wortlaut nur auf solche Abgaben, die „sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründen", d. h. Abgaben für die Benutzung des Stromes und der dazu gehörigen Einrichtungen durch die Schiffahrt als solche, z. B. Gebühren für das Befahren der Wasserstraßen, Brückengelder, Bojen- und Baakengelder u. dgl. Dafür spricht auch die Bestimmung in dem Schlußprotokolle zu Artikel 3 unter A (a. a. O. S. 828), wo anerkannt wird, daß „unter die Bestimmung im ersten Absatz dieses Artikels Brückengelder, die auf anderen Wasserstraßen als auf dem Rheine erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstraßen oder Anlagen, wie Schleusen u. dgl. zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsummieren sind". Nicht aber hat durch diese Bestimmungen die Erhebung von Steuern ausgeschlossen werden sollen, die sich nicht an die Beschiffung des Stromes als solche, sondern, wie die Körperschaftssteuervorauszahlungen 1924/25, an die Erzielung von Einnahmen durch eine Körperschaft knüpfen und grundsätzlich ohne Rücksicht auf die Art des Betriebes erhoben werden. Die Rheinschiffahrt betreibenden Gesellschaften auch von solchen Steuern zu befreien und ihnen damit auf steuerlichem Gebiet eine weitgehende Vorzugsstellung vor allen übrigen Gewerbetreibenden einzuräumen, fehlt es an jedem erkennbaren Grunde. Der Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte steht deshalb der Heranziehung der Beschwerdeführerin zur Körperschaftssteuer nicht entgegen.

P E R S Ö N L I C H E S

Oberregierungsrat Wulle in Kiel ist unter Rückübernahme aus dem Reichsdienst in den preußischen Staatsdienst vom Staatsministerium zum Wasserbaudirektor ernannt worden. Er ist der Wasserbaudirektion in Stettin zur Dienstleistung überwiesen worden. Wasserbaudirektor Kieseritzky in Stettin ist in den Ruhestand getreten.

B U C H B E S P R E C H U N G E N

Das Segelschiff im Bild. Von G. A. Mulach. Kunstdruckband mit 190 Bildern. Prächtige mehrfarbige Einbandzeichnung von Prof. Hohlwein. Geheftet RM. 5.50, schön gebunden RM. 7,50.

Der überaus interessante Bilderband bietet wirklich Fesselndes für jeden Seemann, aber auch für alle alten und jungen „Landratten", die immer wieder von der Romantik der Segelschiffahrt in Bann genommen wurden. Hier steht die ganze alte und neue Segelschiffahrt vor uns auf, es war auch höchste Zeit, daß man noch einmals sammelnd alles zusammengetragen hat, was bald nicht mehr sein wird.

Internationales Verwaltungsrecht, III. Band, 1. Abteilung, Innere Verwaltung. Von Dr. Karl Neumeyer, Professor des Internationalen Privatrechtes an der Universität München, Berlin und Leipzig, 1926. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier). Preis 15,— RM.

Die vorliegende 1. Abteilung des 3. Bandes des groß angelegten Werkes umfaßt die Beziehungen der inneren Verwaltung zu den Verkehrswegen und ihrer Benutzung. Demgemäß gliedern sich die einzelnen Abschnitte in Straßen, Eisenbahnen, Seeschiffahrt, Binnenschiffahrt, Luftfahrt und Auswanderungswesen. Speziell die Binnenschiffahrt ist in instruktiver Darstellung in einem etwa 50 Seiten umfassenden Paragraphen behandelt worden. Dabei ist folgende Einteilung des Stoffes vorgenommen: 1. Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt. 2. Die Wasserstraße. 3./4. Das Fahrzeug. 5. Führer und Mannschaft. 6. Die Fahrt. 7. Der Schiffahrtsunternehmer und die Beförderung. 8. Die Einwirkungen fremder Verwaltung. Besonders der letzte Abschnitt, der als eine grundlegende Zusammenfassung des internationalen Binnenschiffahrtsrechtes gewertet werden kann, ist für jeden von Bedeutung, der sich mit den Fragen dieses schwierigen Gebietes beschäftigt.

Das badische Wasserrecht, in seinen Grundzügen gemeinverständlich dargestellt von Dr. K. von Bayer-Ehrenberg, Oberregierungsrat, Karlsruhe, Nr. 16 der Mitteilungen des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes 1926, 83 Seiten Din-Oktav, Preis 2,— M., zu beziehen durch die Geschäftsstelle des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraft-Verbandes, Berlin-Halensee, Joachim-Friedrich-Straße 50.

In der vorliegenden, soeben erschienenen „Mitteilung" 16 des Deutschen Wasserwirtschafts- und Wasserkraftverbandes werden von einem mit der Materie wohlvertrauten Fachmanne die für den badischen Wassernutzer wichtigsten Bestimmungen der badischen Wassergesetzgebung in gemeinverständlicher Darstellung eingehend behandelt.

Wasserkraftmaschinen. Eine Einführung in Wesen, Bau und Berechnung von Wasserkraftmaschinen und Wasserkraftanlagen. Von Dipl.-Ing. L. Quantz, Stettin. Verlag von Julius Springer, Berlin. Preis 4,80 RM.

Die vorliegende sechste Auflage der bekannten Einführung im Wesen, Bau und Berechnung von Wasserkraftmaschinen hat entsprechend der bedeutenden Entwicklung, die der Wasserturbinenbau nach dem Kriege genommen hat und den hierbei erreichten Fortschritten eine erhebliche Umarbeitung und Erweiterung erfahren. Neben den neuzeitlichen Aufstellungsarten sind insbesondere berücksichtigt die Neuerungen beim Einbau der Turbinen, ausführlicher ist auf die Turbinenregelung nach Theorie und praktischer Ausführung eingegangen. Außerordentlich willkommen sind entsprechende Hinweise auf neuere Anschauungen und ihre Literatur. Der neuen Auflage ist die gleiche günsige Aufnahme zu wünschen, wie sie die vorangegangenen gefunden haben.

Schweißtechnik. Sonderheft der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure. DIN A. 4, IV/64 Seiten mit 145 Abbildungen, 1926. Preis broschiert RM. 3,—. (VDI- Verlag G. m. b. H., Berlin NW 7.)

Das Werk gibt die auf der diesjährigen Hauptversammlung des V. D. I. gehaltenen Vorträge der Fachsitzung für Schweißtechnik wieder. Es soll vor allem ein allgemeiner Ueberblick darüber gegeben werden, was auf dem Gebiete der noch mitten in der Entwicklung begriffenen Schweißtechnik erreicht ist und welche Aussichten sich für die Zukunft eröffnen. Die Anschaffung des gut ausgestatteten und dabei äußerst preiswerten Werkes kann jedem Interessenten nur empfohlen werden.

Siegfried Hartmann: Unsere Technik. Mit 193 Abbildungen. Volksverband der Bücherfreunde, Wegweiser-Verlag G. m. b. H., Berlin. In Leinen geb. 6,— RM.

Kein Lehrbuch, aber ein auf die angenehmste Weise belehrendes und anregendes Buch. Der Verfasser, seit vielen Jahren Herausgeber der als mustergültig bekannten Technischen Beilage der „Deutschen Allgemeinen Zeitung", ist nicht nur ein genauer Kenner der Geschichte der Technik, sondern auch einer der aufmerksamsten Beobachter der ungeheuren Entwicklung, mit der sich unsere Technik während der letzten Jahre bis zum heutigen Tage entfaltet hat. Vor allem aber ist er ein moderner Mensch, der sich den Ueberblick über die Zusammenhänge zwischen der Technik und dem Leben des Einzelnen mit der Gesamtheit gewahrt hat und mit starkem Verantwortlichkeitsgefühl dafür eintritt, daß die Technik ihre erlösende Aufgabe nur zu erfüllen vermag, wenn sie nicht Selbstherrscherin, sondern Dienerin der Kultur ist. Das Werk ist mit zahlreichen Illustrationen ausgestattet, die in geistvoller Weise auch jedem Laien einen tiefen Einblick in die Welt der technischen Tatsachen ermöglichen. Der Fachmann findet eine Reihe wertvoller Tabellen, in denen Resultate der Praxis des täglichen Lebens dargestellt sind.

Der Einachsschlepper. (Das elektrische Pferd zum Ziehen und Schieben von Güterwagen.) Herausgegeben von den Amme-Luther-Werken, Abtlg. Luther, Braunschweig.

Die kleine Schrift bietet eine instruktive Darstellung über Konstruktion, Anwendung und Leistung des von den Amme-Luther-Werken hergestellten Einachsschleppers, der sich bereits in einer Reihe von mittleren und kleineren Betrieben als eines der vielseitigsten und praktischsten Verkehrsmittel herausgestellt und insbesondere für den Rangierbetrieb auf Anschlußgleisen, Fabrikhöfen, Lagerpätzen usw. als Ersatz für Lokomoti-

ven, Pferde und menschliche Arbeitskräfte unentbehrlich gemacht hat. Die Grundbedingungen für seine Konstruktion waren größtmöglichste Zugkraft bei geringstem Eigengewicht, große Lenkbarkeit, Unabhängigkeit von der Kraftquelle (Verwendung von Akkumulatoren usw.), Einfachheit und Sicherheit der Bedienung. / Die kleine Schrift, die durch eine Reihe von Abbildungen anschaulich die Verwendung des Schleppers in den verschiedensten Phasen zeigt, wird Interessenten von den Amme-Luther-Werken kostenlos zur Verfügung gestellt.

Wirtschaftspolitische Gegenwartsforderungen.

Der Hansa-Bund für Gewerbe, Handel und Industrie gibt in einer umfangreichen Flugschrift die Niederschrift der Verhandlungen seines wirtschaftspolitischen Gesamtausschusses vom 25. 9. 1926 heraus. Die Schrift enthält neben dem ausführlichen Referat von Dr. Fischer, M. d. R., über die finanz- und reparationspolitischen Gegenwartsforderungen eine Wiedergabe der sehr eingehenden Aussprache sowie eine Zusammenstellung wichtigen Zahlenmaterials. Die Flugschrift ist kostenlos von der Geschäftsstelle des Hansa-Bundes für Gewerbe, Handel und Industrie, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 36, III, zu beziehen.

Verslag van het Provinciaal Havenbedrijf te Delfzijl. Over 1925.

Das 33 Seiten starke Heft bietet eine Uebersicht über die Verkehrsentwicklung — besonders zur See — des holländischen Hafen Delfzijl. Die Darstellung wird durch umfassendes Zahlenmaterial und eine Reihe anschaulicher Bilder wesentlich unterstützt.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Mein Lebenswerk
Von Prof. G. Cassel, Stockholm („Weser-Zeitung" Nr. 562 v. 17. 10. 26).

Größenwahnsinnige Finanzpolitik
Eine ausländische Stimme („Deutsche Bergwerkszeitung" v. 7. 10. 26).

Die wirtschaftliche Betätigung von Reich und Preußen
Von Reg.-Assessor. Dr. Nöll v. d. Nahmer („Preuß. Verwaltungsblatt", Bd. 46/47 v. 14. 8. 26).

Bericht des Obmanns des Ausschusses für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die in der Zeit vom 29. 1. bis 30. 4. 26 abgehaltene Wirtschaftsenquete
Von Abgeord. Eduard Heinel, Berlin

Die Psychotechnik in der Behördenverwaltung und in Verkehrsbetrieben
Von D. J. W. J. V. („Deutsches Institut für wirtschaftliche Arbeiten in der öffentlichen Verwaltung" v. 20.—25. 9. 26).

Zu den Vorgängen auf dem Nordatlantik
(„Wirtschaftsdienst" Nr. 30 v. 30. 7. 26).

Die Frachtbildung in der Seeschiffahrt
Von Adolf Binnebessel („Magazin der Wirtschaft" Nr. 32 v. 12. 8. 26).

Um die Freiheit deutscher Luftfahrt
Von Professor Dr. Everling („B. Z. am Mittag" Nr. 271 v. 5. 10. 26).

Probleme der deutschen Verkehrspolitik
Von Dr. Alfred Gildemeister, M. d. R. („Weser-Ztg." Nr. 542a v. 7. 10. 26)

Handel, Schiffahrt und Häfen
Von Dr. Gildemeister („Weser-Zeitung" Nr. 533 v. 2. 10. 26).

Handel, Schiffahrt und Häfen
Von Dr. Alfred Gildemeister, Bremen („Deutsche Wirtschaftszeitung", Berlin Nr. 39 v. 30. 9. 26).

Bürokratische Hafenverkehrswerbung
(„Schiffahrts-Zeitung" Nr. 86 v. 27. 10. 26).

Das Ausland an der Binnenschiffahrts-Ausstellung
(„Basler Nachrichten" Nr. 238 v. 31. 8. 26).

Binnenschiffahrts-Ausstellung in Basel
(„De Telegraaf", Amsterdam Nr. 12 897 v. 18. 8. 26).

Völkerrecht und Binnenschiffahrt
Von Dr. Hans Vomhoff („Schwäbischer Merkur", Stuttgart Nr. 529 vom 12. 11. 26).

Die Berücksichtigung der Nacht beim Laden und Löschen
Von Dr. Hans Reinig, Duisburg-Ruhrort („Das Rheinschiff" Nr. 11 vom 1. 11. 26).

Kritisches zum Arbeitsbeschaffungsprogramm
Von ha. („Deutsche Bergwerkszeitung" Nr. 237 v. 9. 10. 26).

Dauerkrise (Arbeitsbeschaffungsprogramm)
Von Peer („Der Deutschen Spiegel", Nr. 40 v. 1. 10. 26).

Wird die Arbeitslosigkeit durch Notstandsarbeiten behoben?
(„Tägliche Rundschau" Nr. 451 v. 28. 9. 26).

Arbeitsbeschaffungsprogramm u. Ausbau der Wasserstraßen
Von Dr. Kreuzkam, Berlin-Wilmersdorf („Deutsche Schiffahrt", Bremen, Nr. 19 v. 1. 10. 26).

Die Wasserstraßen und das Reich
(„Hamburger Fremdenblatt" Nr. 195a v. 17. 7. 26).

Reichswasserstraßenverwaltung. Einzelheiten aus der Denkschrift der Reichsregierung
(„Neue Badische Landes-Zeitung" Nr. 477 v. 20. 9. 26).

Reich und Länder
(„Bayerische Staatszeitung" Nr. 208 v. 9. 9. 26).

Um die reichseigene Wasserstraßenverwaltung
(„Deutsche Schifferzeitung" Nr. 293 v. 15. 9. 26).

Bayerischer Wasser-Partikularismus
(„Hamburger Echo" Nr. 241 v. 1. 9. 26).

Die Weser ohne Wasserstraßendirektion
(„Weser-Zeitung" Nr. 474 v. 5. 9. 26).

Keine Beteiligung des Hamburgischen Staates an der Binnenschiffahrts-Kreditaktion
(„Berliner Börsen-Zeitung" Nr. 514 v. 3. 11. 26).

Die Binnenschiffahrts-Kreditaktion. Die Praxis ihrer Durchführung. Der Neuaufbau des Schiffsbeleihungsgeschäftes
(„Hamburger Fremdenblatt" v. 11. 10. 26).

Zur Frage der Kreditgewährung für den Schiffbau
Von Schiffbaudirektor a. D. Herm. Hildebrandt, Bremen („Hansa" Nr. 41 vom 9. 10. 26).

Kredithilfe für die Binnenschiffahrt
(„Schlesische Zeitung" Nr. 476 v. 3. 10. 26).

Soll die deutsche Schiffahrt mit Reichsmitteln bauen?
Von Dr. Rolf Erdmann, Hamburg („Danziger Zeitung" Nr. 262 v. 21. 9. 26).

Kanalbaupläne. Ein Querschnitt durch die Kanalbauwünsche der letzten Zeit
(„Hannoverscher Kurier" v. 28. 10. 26).

Kanalbau
(„Börsen-Zeitung" v. 13. 10. 26).

Mehr Kanäle?
(„Leipziger Neueste Nachrichten" Nr. 268 v. 28. 9. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Duisburg-Ruhrorter Hafen-A.-G. Die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder ist von 21 auf 24 erhöht worden. Von der Stadt wurde G. Scharrer (Gruppe Spedition) neu hinzugewählt.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein, Duisburg-Ruhrort. Bei der Zwangsvollstreckung des Bootsparkes des im Konkurs befindlichen Schleppvereins, bestehend aus 3 Schraubenschleppdampfern, wurden für sämtliche Boote insgesamt 147 000 M. erzielt. Das entspricht etwa der Summe, die bei der seinerzeit stattgefundenen freiwilligen Versteigerung erreicht wurde, zu der aber kein Zuschlag erteilt worden ist. Käufer der 3 Schleppdampfer ist, den Düsseldorfer Nachrichten zufolge, die Darmstädter und Nationalbank (Ruhrort), die auf diese Boote eine Sicherungshypothek besaß.

Vereinigte Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G., Dresden. Die Gesellschaft beruft eine Generalversammlung zum 3. Dezember ein, auf deren Tagesordnung neben unwesentlichen Statutenänderungen auch Aufsichtsratswahlen stehen.

Deutsche Schiffskreditbank A.-G., Duisburg. Die am 21. 10. 1926 in Duisburg stattgefundene außerordentliche Generalversammlung, auf der 1 409 Stimmen vertreten waren, hat die Erhöhung des Aktienkapitals um 930 000 RM. auf 1 Mill. RM. unter Ausschluß des gesetzlichen Bezugsrechtes der Aktionäre beschlossen. Ebenso wurden die mit der Kapitalerhöhung zusammenhängenden Satzungsänderungen genehmigt. Die neu auszugebenden Aktien werden durch ein Bankenkonsortium sowie die der Bank nahestehenden rheinischen Reedereien und Werften übernommen. Dem Bankenkonsortium gehören an: Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer & Co., Düsseldorf, A. Schaaffhausen'scher Bankverein, A.-G., Köln, Bankhaus Simon Hirschland, Essen, Gebr. Arnhold, Berlin, Elsässische Bankgesellschaft, Mainz, Süddeutsche Diskonto-Gesellschaft, A.-G., Mannheim, Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, München, Anton Kohn, Nürnberg. / Durch die Kapitalerhöhung ist die Grundlage zur Ausgabe von Schiffspfandbriefen in größerem Umfange geschaffen. Die Bank beginnt sofort mit dem Verkauf von Schiffspfandbriefen und ist nunmehr wieder in der Lage, der Schiffahrt Schiffshypotheken zu günstigen Bedingungen zu gewähren.

Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank, Hamburg. Die Bank wird ihr Kapital nunmehr auf 750 000 RM. erhöhen. Ursprünglich war eine Erhöhung auf 1 Million RM. vorgesehen, von der durch den Hamburger Staat ein Teil übernommen werden sollte. Obgleich es sich nur um einen verhältnismäßig geringen Betrag handelte, hat der Hamburger Senat aus grundsätzlichen Erwägungen eine Uebernahme neu auszugebender Aktien der Schiffshypothekenbank in Hamburg abgelehnt. Der Senat steht, wie es in den „Hamburger Nachrichten" heißt, auf dem Standpunkt, daß der darniederliegenden Binnenschiffahrt durch die Kredithergabe nicht gedient werden könne. Im übrigen habe es der Hamburger Senat stets abgelehnt, an privatwirtschaftlichen Unternehmen sich aktiv zu beteiligen. Da es der Hamburger Schiffsbeleihungs-Bank nicht möglich war, die Gelder gegenwärtig aus anderen Mitteln aufzubringen, eine weitere Verzögerung aber nicht opportun erschien, so mußte sich das Hamburger Institut mit der Erhöhung auf 75 000 RM. begnügen. Das bedeutet bei der Beziehung zwischen Aktienkapital und Ausgabegrenze von Pfandbriefen naturgemäß eine Verringerung der Leistungsfähigkeit der Bank im Anfangsstadium der Kreditaktion.

33. Jahrgang
24. Dezemb. 1926
Heft 12

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

58. Jahrgang
der Mitteilungen
des Zentralvereins

Herausgegeben vom:

ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a

I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" ist gleichzeitig offizielles Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Brandenburgischer Oderverein, Sitz Frankfurt a. O.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Deutsch-Oesterreich.-Ungar.-Schweizerischer Verband f. Binnenschiffahrt.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Internationale Vereinigung zur Förderung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
6. Schlesischer Oderverein zu Breslau.
7. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein—Bodensee zu Goldach (Schweiz).
8. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
9. Kanal-Verein Berlin—Leipzig zu Eilenburg.
10. Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar, Stuttgart.
11. Verband für Kanalisierung der Mosel u. d. Saar mit dem Sitze in Trier.
12. Verband zur Wahrung d. märkischen Schiffahrtsinteressen e. V., Berlin.
13. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr E. V., Witten a. d. Ruhr.
14. Elbe-Oder-Kanal-Verein, Sitz Guben, Stadthaus.
15. Werra-Kanalverein zur Verbindung der Weser mit Main und Donau, Minden W., Rathaus.
16. Küstenkanal-Verein, Oldenburg.
17. Südostpreußischer Kanal-Verein e. V., Allenstein.
18. Weserbund e. V., Sitz Bremen/Minden.
19. Hansa-Kanal-Verein (früher Bramsche-Stade-Kanalverein), Bremen.

Die „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erscheint monatlich einmal und ist durch den Verlag, durch jede Postanstalt und alle Buchhandlungen beziehbar. / Bezugspreis Monatl. 2 M, nach dem Ausland (nur durch den Verlag) monatl. 3 M. Einzelhefte kosten 2.50 M. / Anzeigen: Die 4gespaltene Millimeterzeile kostet 20 Pfg. Bei Wiederholungen Rabatt laut Tarif. / Anzeigen-Annahme beim Verlag u. allen Annoncen-Expeditionen des In- u. Auslandes. Nachdruck einzelner Artikel ist nur mit Erlaubnis der Schriftleitung und unter Quellenangabe gestattet. Bei Einsendung von Manuskripten ist Rückporto beizufügen. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird eine Haftung nicht übernommen, besonders nicht, wenn Rückporto fehlt. / Etwaiger Erscheinungsausfall infolge höherer Gewalt oder Streiks berechtigt nicht zur Rückforderung des Bezugsgeldes.

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE, GEORGWILHELMSTRASSE 24b
Fernruf: Uhland Nr. 5315 / Postscheckkonto: Berlin 62388 / Bankkonto: Commerz- u. Privatbank, Dep.-Casse KL, Kurfürstendamm Nr. 130

Preisaufgabe der Schlichting-Stiftung 1926

Auf Grund der Satzung der Schlichting-Stiftung hat deren Kuratorium am 24. 6. 26 („Z. f. B." Seite 240) die nachstehende Preisaufgabe ausgeschrieben:

„Sind die zukünftigen Schiffshebewerke — sei es mit lotrechter Hebung, sei es mit Förderung auf geneigter Ebene — für Naß- oder für Trockenförderung einzurichten?"

Bedingungen für die Bewerbungen um den „Schlichting-Preis"

1. Die Zulassung zur Bewerbung um den „Schlichting-Preis" ist an den Besitz der deutschen Reichsangehörigkeit gebunden.
2. Der Text der Aufgabe soll den Raum eines Druckbogens (8 Seiten) der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" nicht überschreiten.
3. Die Einsendung der Arbeiten hat bis zum 31. III. 1927 (einschließlich) und zwar portofrei an den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V. (Kuratorium der „Schlichting-Stiftung") zu Berlin NW. 40, Herwarthstraße 3a II zu erfolgen.
4. Jede Arbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. Ihr ist ein verschlossener Umschlag, der äußerlich dasselbe Kennwort trägt und in dem der Name des Verfassers angegeben wird, beizulegen.
5. Den Arbeiten ist ein Verzeichnis der eingesandten Zeichnungen und Schriftstücke beizufügen.
6. Der Prüfungsauschuß besteht aus folgenden Mitgliedern: Geh. Oberbaurat Brandt, Berlin; Geh. Rat Prof. Dr. Ing. h. c. Engels, Dresden; Reedereidirektor Kins, Berlin; Oberreg.- und Baurat Dr. Ing. h. c. Krey, Berlin; Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Ing. h. c. Schultze, Danzig-Langfuhr.
7. Nach der Beendigung der Arbeiten des Prüfungsausschusses werden die Adressen der Bewerber durch Oeffnung des betreffenden Briefumschlages ermittelt.
8. Demjenigen Bewerber, der nach dem Urteil des Prüfungsausschusses die gestellte Aufgabe am besten gelöst hat, wird ein Ehrenpreis von 1 000 M. (geschrieben Eintausend Mark) zuerkannt.
9. Die preisgekrönte Arbeit geht in das unbeschränkte Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt" in Berlin über und wird in der von demselben herausgegebenen „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" veröffentlicht.
10. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern portofrei zurückgesandt.
11. Das Recht der Veröffentlichung der nicht preisgekrönten Arbeiten verbleibt den Verfassern.
12. Der Entscheidung des Prüfungsausschusses gegenüber ist die Einlegung eines Rechtsmittels, insbesondere die Beschreitung des Rechtsweges ausgeschlossen.
13. Den Bewerbern steht ein Anspruch auf Vergütung für die aus Anlaß des Wettbewerbes gemachten Aufwendungen oder ein sonstiger Entschädigungsanspruch nicht zu.
14. Das Ergebnis der Preisbewertung wird binnen vier Wochen nach der Entscheidung des Prüfungsausschusses in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bekanntgemacht.

Eisenbahn und Wasserstraße

Von Erich Schreiber,
Hauptgeschäftsführer des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V.

Das Problem „Eisenbahn oder Wasserstraße" ist so alt wie der Schienenweg; und wenn es auch eine Binsenwahrheit ist, daß seine Lösung in dem Wortspiel „Eisenbahn und Wasserweg" liegt, so wird die Streitfrage stets mit Vorliebe aufgerollt, wenn zu verkehrstheoretischen Erörterungen sich der geringste Anlaß bietet. Mag sein, daß die Frage zu den Themen zählt, die von Zeit zu Zeit mit einer gewissen Regelmäßigkeit aktuell werden. Jedenfalls hat die Annahme mehr oder minder umfangreicher Kanalbauprojekte im Rahmen des von der Reichsregierung beschlossenen Arbeitsbeschaffungsprogrammes Veranlassung gegeben, in Redaktionsstuben und Parlamenten die alte Streitfrage wieder aufzurollen, und seit Monaten vergeht kein Tag, an dem nicht die Brandfackel des Vorwurfs „volkswirtschaftlichen Unverständnisses und volksausbeuterischer Kanalbauwut" auf im Innersten überzeugte und ihrer Verantwortung bewußte Wasserstraßenfreunde geschleudert wird.

Als ich es übernommen hatte, den Verwaltungsrat des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. auf seiner am 10. Dezember 1926 in Berlin stattgefundenen Sitzung über den gegenwärtigen Stand der Lage zu unterrichten, wie sie sich in den letzten Monaten herausgebildet hat, war ich mir der Schwierigkeit der Aufgabe voll bewußt. Die gleichen Bedenken sprechen auch dagegen, den Fragenkomplex in der breiten Oeffentlichkeit der Zeitschrift nochmals zu erörtern. Die Fülle des vorliegenden Materials bringt es mit sich, daß ich nicht einem jeden, der den Fragen der Binnenschiffahrt ein besonderes Interesse entgegenbringt, neues berichten kann. Andererseits ist es nicht immer leicht, auf die Originaltexte des Materials zurückgreifen zu können, das für die Beurteilung des zu behandelnden Themas wertvolle Aufschlüsse bieten dürfte. Doch glaube ich bei dem ungestümen Expansionsdrang, der allen gegen die Wasserstraßen gerichteten Gedankengängen eigen ist, mit gutem Gewissen annehmen zu können, daß im wesentlichen die einzelnen Argumente gegen die Wasserstraße in der großen Presse bereits ihren Niederschlag gefunden haben.

Und was diese Presse anbelangt, so darf ich mich wohl — ebenfalls mit gutem Gewissen — einer gewissen Zurückhaltung befleißigen. Ueberflüssig dürfte es sein, auf die Polemik eines Blattes einzugehen, das — omnia sunt otiosa! — heute sich rühmt, durch eine offene Anfrage an die Regierung den Baubeginn des Mittelland-Kanals erwirkt zu haben und morgen mit noch größeren Lettern denselben Lesern die Weisheit verzapft, daß aller Kanalbau volkswirtschaftlicher Unsinn sei; ich halte es weiter für zeitraubend, die einzelnen Argumente gegen die Kanalbaupolitik des Reiches in den verschiedenen Variationen darzulegen, noch dazu, wenn sie z. B. in einem süddeutschen Blatt wörtlich aus einem 14 Tage vorher in einer Berliner Zeitung erschienenen Aufsatz abgeschrieben werden, dessen Verfasser in seinem volkswirtschaftlichen Seherblick bereits die Goldfische in dem zum Fischteich gewordenen Mittellandkanal sich tummeln sieht.

Ich will und werde mich darauf beschränken, über die sachlichen Angriffe kurz zu berichten, die in den letzten Monaten gegen die Wasserstraßenpolitik des Reiches in der breiten Oeffentlichkeit erhoben worden sind.

Die in letzter Zeit gegen die Kanalbaupolitik des Reiches, wie überhaupt gegen den Bau von Schiffahrtskanälen laut gewordenen Argumente, kann man in drei große Gruppen scheiden:

1. Dem Kanalbau wird der Charakter einer produktiven Erwerbslosenfürsorge abgesprochen, insofern, als die Möglichkeit, bei Kanalbauten ungelernte Arbeiter in größerer Anzahl beschäftigen zu können, überschätzt würde.
2. Der Bau neuer Kanäle wird deswegen für zwecklos gehalten, weil im Hinblick auf die jüngste Entwicklung in der Energieversorgung und Energieverteilung nicht mit einer derartigen Verkehrssteigerung zu rechnen sei, daß die bereits bestehenden Verkehrsmittel nebeneinander voll ausgenutzt werden könnten.
3. Dem Ausbau des bestehenden Wasserstraßennetzes — wie überhaupt den Wasserstraßen als solchen — wird eine volkswirtschaftliche Berechtigung aus dem Grunde aberkannt, weil der Schienenweg in der Lage sei, sämtliche Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft in der wirtschaftlichsten Art zu befriedigen.

Ich will in folgendem mich mit diesen Einwendungen kurz etwas näher befassen.

Exzellenz von Batocki erscheint es zweifelhaft, ob bei der „ohne die sonst üblichen eingehenden Beratungen" erfolgten Beschlußfassung über das Kanalbauprogramm die Frage geprüft worden sei, wieviel tausend Handarbeitstage auf die Million Unkosten entfallen[1]). Die Zeit, wo bei einem Kanal 10 000 von Arbeitern in endlosen Reihen mit Handkarren den Boden fortschafften, sei vorbei und gerade bei großen Tiefbauarbeiten sei die Ersetzung der Menschenkraft durch die Maschine besonders weit vorgeschritten. Nach dem „Deutschen Volkswirt" würde man selbst mit einem Gesamtaufwand von einer Milliarde wohl kaum mehr als 30—35 000 Arbeiter beschäftigen können, und die erst nach einer „Anlaufzeit" von 1—2 Jahren[2]). Die „Berliner Börsen-Zeitung" fragt sich in diesem Zusammenhang verwundert, ob man vielleicht wieder in die Zeit „Albrecht des Bären" herabsteigen und mit Schubkarren arbeiten will[3]), und die „Braunschweigische Landeszeitung" versichert, daß man heute nicht mehr wie zur Zeit der Pharaonen baue[4]). Wenn auch — cum grano salis — eine gewisse Berechtigung diesen Einwänden wohl nicht abgesprochen werden kann, so möchte ich doch nicht mit dem Gewährsmann der „Berliner Börsen-Zeitung" aus dem rheinisch-westfälischen Industrierevier einig gehen, der da glaubt, es komme den für die Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms verantwortlichen Zentralstellen nicht so sehr darauf an, die Kanäle unter Einsetzung rationellster Arbeitsmethoden, die natürlich arbeitersparend wirken würden, so billig wie möglich herzustellen, als vielmehr darauf, möglichst viele Arbeitskräfte möglichst lange Zeit zu beschäftigen, schon um so die „Richtigkeit" des Arbeitsbeschaffungsprogrammes beweisen zu können[5]). Sicherlich würde „eine solche Arbeitsmethode zu bald zeigen, daß das berühmte Arbeitsbeschaffungsprogramm zu einem guten Teil wirtschaftlicher Unsinn ist". Ich bin vielmehr der Ansicht, daß auch bei wirtschafts- und finanzpolitisch richtiger Durchführung des Kanalbauprogramms — durch Einsetzung eines möglichst starken Maschinenparks — immer noch genügend Arbeiter beschäftigt werden können, daß auch der Kanalbau als Maßnahme der produktiven Erwerbslosenfürsorge gerechtfertigt erscheint. Es darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden, daß die Wasserstraßen nicht nur den Zweck der Beförderung von Gütern verfolgen, sondern daß sie auch noch andere Aufgaben zu lösen haben,

---

1) Berliner Börsenzeitung v. 10. 10. 26. — Nr. 473.
2) Der Deutsche Volkswirt, Berlin, v. 26. 11. 26. — Nr. 9.
3) Berliner Börsenzeitung, v. 12. 11. 26. — Nr. 529.
4) Braunschweigische Landeszeitung, v. 10. 11. 26. — Nr. 312.
5) Berliner Börsenzeitung, v. 13. 10. 26. — Nr. 477.

ich verweise auf den Hochwasserschutz, die Meliorationsinteressen usw. Ich erinnere daran, daß allein im Einflußgebiet des Hansa-Kanals sich rd. 100 000 ha Moorflächen (von denen rd. 60 000 ha unerschlossen sind) befinden, die — auf 40 km Länge — vom Kanal berührt werden. Es ist durchaus möglich, mit einem System kleiner Moorkanäle diese Fläche nach und nach zu kultivieren. — Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß die Kanalpläne auch zahlreichen Industrieunternehmungen nicht nur aus dem Gebiete der Tiefbautechnik, sondern auch des allgemeinen Maschinenbaus umfassende Aufträge verschaffen werden. Es ist eigentlich zu verwundern, daß den Kritikern der Kanalbaupolitik, die da glauben, die produktive Erwerbslosenfürsorge müsse sich scharf konzentrieren auf wasserwirtschaftliche Arbeiten (Meliorationen, Hochwasserschutz, Bewässerung, Kraftgewinnung), Verbesserung der landwirtschaftlichen Grundlagen usw., diese Zusammenhänge nicht zum Bewußtsein gekommen sind. Ich glaube, daß bei gerechter Abwägung all der genannten Momente unter dem Gesichtswinkel der Entlastung des Arbeitsmarktes der Kanalbau auf dieselbe Stufe gestellt werden kann, wie der in diesem Zusammenhang stark propagierte Wohnungs- und Straßenbau. Man muß sich darüber im klaren sein, daß die Kanäle nicht um ihrer selbst willen gebaut werden, daß die Wasserstraßen Verkehr schaffen, die Industrie befruchten, den Beschäftigungsgrad der Arbeiterschaft bedeutend heben und so der produktiven Erwerbslosenfürsorge dienen sollen und werden. Das muß der leitende Gesichtspunkt sein, wenn man die Zweckmäßigkeit von Kanalbauten unter dem Gesichtswinkel der Arbeitsbeschaffung betrachten will.

Mehr Beachtung scheinen mir die Befürchtungen zu verdienen, wonach in Zukunft die Verflüssigung der Kohle, die Gasfernversorgung und der Ausbau der Elektrizitätswirtschaft einen großen Teil des Energietransportes in Rohr und Draht verlegen werden. U. a. wird in einer ausführlichen Denkschrift der Preußischen Regierung in überraschend deutlicher Weise unter diesem Gesichtspunkte die Zukunftsbedeutung der Wasserstraßen für den Verkehr bestritten. Eine große Anzahl von Kanalprojekten wird für wirtschaftlich fehlerhaft bezeichnet, weil die ganzen Berechnungen der Rentabilität auf Voraussetzungen sich stützten, die binnen kurzem nicht mehr zutreffen würden, nämlich auf Kohlentransporte größeren Umfanges[1]). Der — in preußischen Regierungsfragen immer gut unterrichtete — „Vorwärts" weiß zu berichten, daß man im Preußischen Handelsministerium den Kanalplänen, vor allem der Kohlenreviere, mit großer Skepsis gegenüber stehe. Man halte daran fest, daß Kanäle immer erhebliche Zuschüsse fordern und daß deshalb nur mit großer Vorsicht an neue Kanalbauten herangegangen werden könne. Vor allem könne man keine Kanäle bauen, die in erster Linie dem Kohlentransport zu dienen bestimmt seien. Man müsse damit rechnen, daß in verhältnismäßig kurzer Zeit die ganze Kohlenwirtschaft umgestellt werde. Wenn die amerikanischen Oelproduzenten der deutschen Kohlenwirtschaft Hunderte von Millionen anböten, damit noch einige Jahre mit der Durchführung des Bergiusverfahrens gewartet werde, — diese Mitteilung glaubt allerdings auch der „Vorwärts" seinen Lesern nur mit einem kräftigen Fragezeichen weitergeben zu dürfen —, dann sei Zurückhaltung am Platze.

In der „Berliner Börsen-Zeitung"[2]) wird ausgeführt, daß die aus der Verflüssigung der Kohle und Elektrizitätsgewinnung aus Kohle und Wasser resultierende Umschichtung in der Energieversorgung bei der Reichsbahn 32 v. H., bei den Wasserstraßen 44 v. H. der gesamten Gütertransportmengen berühren und — abgesehen von dem unterschiedlichen Anteil — zweifellos erheblich mehr die Wasserstraßen treffen dürfte. Den Eisenbahnen würde es als zweckmäßigstem Transportmittel für verarbeitete Güter möglich sein, den Ausfall bis zu einem gewissen Grade auszugleichen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß bereits heute 17% der elektrischen Kraftmengen durch Wasserkraftanlagen gewonnen werden, daß eine Ausbaufähigkeit auf das vierfache des jetzigen Umfanges möglich und eingeleitet sei. Der elektrische Strom würde als neues Verkehrsmittel die Verkehrsmengen für die Kanäle allmählich weit unter die jetzige Berechnung und Schätzung bringen, sodaß sich ihre Rentabilität noch unerfreulicher entwickeln würde. Der Ausbaumöglichkeit der Kanalanlagen werde das Ausbautempo der elektrischen Kraftanlagen auf Kohle und Wasser weit vorauseilen.

Ohne Zweifel ist mit der Möglichkeit zu rechnen, daß neue technische Entwicklungen auch das Verkehrswesen in andere Bahnen lenkt. Heute, im Anfangsstadium der Entwicklung, ist es aber unmöglich, bereits ein abschließendes Urteil abzugeben. Erst vor kurzem ist in einer großen Tageszeitung von sachverständiger Seite daran erinnert worden, daß man schon vor Jahren geglaubt habe, die Elektrizität würde über kurz oder lang den Transport fester Brennstoffe überflüssig machen. Das ist nicht eingetreten und aus technisch-wirtschaftlichen Gründen auch nicht zu erwarten. Welche Bewandtnis es mit der großen Zukunft des Energietransportes in Gas und flüssigem Brennstoff hat, muß ebenfalls erst abgewartet werden. Die Mitteilungen, die in den letzten Monaten über die Erfindungen der Interessengemeinschaft Farbenindustrie in der Oeffentlichkeit ergangen sind, sind, wie es in dem vor einigen Tagen veröffentlichten I. G.-Kommunique heißt, fast ausnahmslos ohne die Mitwirkung der Interessengemeinschaft entstanden „und sind dementsprechend zu bewerten". Die I. G. hält es für notwendig, „bei der Schwierigkeit, die Weiterentwicklung des Verfahrens nicht schon jetzt zu übersehen, vor übertriebenen Hoffnungen zu warnen". Der „Deutschen Allgemeinen Zeitung"[1]) ist vor kurzem aus Holland berichtet worden, der Präsident der „Königlichen Shell-Gruppe", siehe Henry Deterding, habe jüngst betont, die Verwaltung der „Königlichen" bleibe noch immer der Ansicht, daß die Kosten der künstlichen Herstellung von Oelprodukten die Kosten der Gewinnung des natürlichen Petroleums bei weitem übersteige. Der Gegensatz dieser Auffassung und derjenige der Kreise der I. G. Farbenindustrie sei um so auffälliger, als die „Königliche" selber in bedeutendem Umfange an dem Bergius-Verfahren interessiert sei.

Was die Ferngasversorgungspläne der Ruhrkohlenindustrie anbelangt, so konnte — Pressenachrichten zufolge — bei der am 11. Dezember 1926 stattgefundenen Zusammenkunft zwischen maßgebenden Leitern der größten deutschen Gaswerke und den Vertretern des Ruhrbergbaues, Generaldirektor Dr. Vögler und Generaldirektor Dr. Pott (Essen) zwar „festgestellt werden, daß die Idee der Gasfernversorgung allgemeine Zustimmung findet". Immerhin ist aber erst der Beschluß gefaßt worden, „einen gemeinsamen Arbeitsausschuß einzusetzen, der die Frage der Gasfernversorgung mit möglichster Beschleunigung zu prüfen hat". Mit Recht wird schon heute darauf hingewiesen, daß es auch in Zeiten der Kohleverflüssigung und Gasfernversorgung immer noch Massentransporte geben wird. Zur Erzeugung von 1,5 Millionen t Oel werden — nach Angabe von Professor Bergius — nur 3—4 Millionen t Kohlen verbraucht, also nur 2—3% der gesamten deutschen Kohlenförderung[2]). Aehnliches gilt für die Gasfernversorgung. Diese wird nicht von einer Stelle aus erfolgen können, eventuell werden in den verschiedenen Teilen des Reiches gesonderte Anlagen zu errichten sein, die selbstverständlich mit den nötigen Brennstoffmengen versehen werden müssen. Und es liegt nahe, daß sich diese Verteilungsstellen ihren Standort am Wasser suchen

[1]) Vorwärts v. 21. 10. 26.
[2]) Berliner Börsen-Zeitung v. 31. 10. 26. — Nr. 509.

[1]) Deutsche Allgemeine Zeitung v. 27. 11. 26. — Nr. 555.
[2]) Deutsche Bergwerks-Zeitung, Essen, v. 13. 11. 26. — Nr. 267.

werden, um der Vorteile teilhaftig zu werden, die bei der Beförderung von Schwergut die Wasserfracht wohl unbestritten bietet. Im „Hamburger Fremdenblatt"[1]) wurde vor kurzem darauf hingewiesen, daß die projektierte Ferngasleitung, die auch Hamburg in ihren Bereich ziehen soll, für die Frequenz des Hansa-Kanals wohl von gewisser Bedeutung sei und dem Transport von Gaskohle einen gewissen Abbruch tun würde. Für Industrie-, Bunker- und Hausbrandkohle würde sich aber — neben den anderen in Betracht kommenden Massengütern — dem Transport immerhin noch ein sehr erhebliches Betätigungsfeld eröffnen. Beachtenswert erscheint uns auch die von verschiedenen Seiten bereits heute in die Durchführung der Kohleverwertungspläne gesetzten Hoffnung auf eine wirksame Belebung aller wirtschaftszweige, die wiederum große Gütermengen erst transportfähig und ihrerseits den Wasserweg befruchten wird.

Ich komme nun zur dritten Gruppe der Argumente, die gegen die Wasserstraße als solche, speziell aber gegen die Kanalbaupolitik des Reiches, geltend gemacht werden und die darauf hinauslaufen, daß

a) die Reichsbahn in der Lage sei, den heutigen Verkehr betrieblich bewältigen zu können,
b) die Reichsbahn in der Lage sei, die Verfrachtung billiger auszuführen als die Binnenschiffahrt.

In einer Denkschrift der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, betitelt „Stellungnahme der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zu den deutschen Wasserstraßen, insbesondere zu dem Bau des Hansa-Kanals und des Aachen—Neuß-Kanals" wird erklärt, daß die Reichsbahn heute auf den vorhandenen Strecken einen Verkehr bewältigen könne, der infolge der technischen Fortschritte der letzten Jahre, besonders hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge, weit höher liege als vor dem Kriege. Im Kohlenverkehr seien z. B. an Stelle der 10 und 15 t-Wagen solche von 20 t Ladegewicht getreten. Die neueste Konstruktion bringe einen Güterwagen von nur 20 t Eigengewicht und 60 t Ladegewicht. Durch die Steigerung der Schnelligkeit der Güterzüge seien Störungen infolge Ueberholungen durch Personenzüge großenteils weggefallen. Auf Flachland-Strecken gestatten die Lokomotiven und Längen der Ueberholungs-Geleise die Beförderung eines Zuges mit 1 000—1 200 t Netto-Tonnen-Massengut ohne Vorspann gegenüber 750 t vor dem Kriege.

Die Streckenleistungsfähigkeit der Eisenbahnverbindungen, die im Wettbewerb mit den neuen großen Kanalplänen in Betracht kommen, seien durchweg sehr groß. Bei zweigleisigen Bahnen liege sie zwischen 150—200 Zügen, bei eingleisigen bei über 60 Zügen in beiden Richtungen. Auch allerschwerster Massenverkehr könne heute mit einer verhältnismäßig kleinen Zugzahl bewältigt werden. Die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe — ebensowichtig wie die der Strecken — sei in den letzten Jahren so gestiegen, daß eine ganze Reihe von Anlagen dauernd oder vorübergehend stillgelegt werden konnte. Die Reichsbahn verfüge infolgedessen schon heute über eine für den Massenverkehr wichtige Reserve an Bahnhofsanlagen[2]).

Daß die Selbstkosten der Schiffahrt nicht erheblich billiger sein könnten als die der Eisenbahn, argumentiert die Reichsbahn aus den über die Einführung des Staffeltarifs erhobenen Klagen. Selbst auf weiteste Entfernungen könne die Bahn mit im Durchschnitt auskömmlicher Frachteinnahme beim Staffeltarif die Transporte ausführen. Die Schiffahrt aber klage gegenüber diesen Tarifen, den Wettbewerb nicht mehr bestehen zu können. Einen breiten Rahmen nehmen in den Auslassungen der Reichsbahn und ihrer Freunde die Hinweise auf die sogenannte Subventionierung der Binnenschiffahrt ein, die in der mangelhaften Selbstkostenberechnung der Wasserstraßen-Tarife erblickt wird. Auf die sonstigen Argumente einzugehen, die allein in den letzten Monaten gegen den Wasserweg vorgebracht wurden, ist in diesem Rahmen nicht möglich. Man muß sich überhaupt wundern, daß bei den bedeutsamen Vorzügen, die die Schiene vor dem Fluß und Kanal voraus hat, daß bei dem eklatanten Mangel an volkswirtschaftlicher Berechtigung, der unseren Wasserstraßen anhaftet, auch nur ein vernünftiger Kaufmann eine Tonne zu Wasser transportiert, daß sich auch nur ein einsichtsvoller Volkswirt oder Techniker für Binnenschiffahrt und Kanalbau noch interessieren kann!

Auf die beiden vorhin genannten Argumente will ich aber kurz eingehen. Einmal, weil sie in allen gegen die Wasserstraße gerichteten Auslassungen wiederkehren, dann aber auch, weil sie das Kernstück der bereits erwähnten Reichsbahn-Denkschrift und Hauptpunkte des Wasserstraßen-Programms des Generaldirektors Dr. Dorpmüller bilden.

Ohne Zweifel läßt man sich bei der Behauptung, die Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft könnten der Menge und Billigkeit nach allein von der Reichsbahn befriedigt werden, allzusehr von der augenblicklichen Wirtschaftslage leiten, die, wie in einer bereits angezogenen Abhandlung der „Deutschen Bergwerks-Zeitung" mit Recht dargetan wird, noch immer im Zeichen der Depression steht und deren Verkehrsbedürfnissen die Reichsbahn deshalb auch im allgemeinen gerecht werden kann. In seiner bereits erwähnten Programmrede vom 16. November 1926 führte Generaldirektor Dorpmüller aus, daß der Reichsbahn in der schwierigen Finanzlage am Ende des 1. halben Jahres der englische Kohlenarbeiterstreik zu Hilfe kam. Während Anfang Mai 100 000 Wagen unbenutzt herumstanden, seien Mitte August fast alle Wagen im Verkehr. Nun wird uns ja doch, so knüpft die „Deutsche Bergwerks-Zeitung" an diese Ausführungen an, Dr. Dorpmüller zugeben, daß auch die durch den britischen Kohlenstreik veranlaßte Verbesserung unserer Wirtschaftslage noch lange keine deutsche Hochkonjunktur ist. „Wenn nun schon heute das gesamte Material der Eisenbahn beschäftigt ist, was soll dann werden, wenn erst alle Schornsteine rauchen und die 2 Millionen Erwerbslosen voll beschäftigt sind?"

Auf diesem großen Gesichtspunkt ist aber, wie im Reichstage aus berufenem Munde so oft dargelegt wurde, die Wasserstraßen-Politik des Reiches aufgebaut. Wir dürfen den Verkehr von heute nicht als eine gegebene feste Größe nehmen, wir dürfen nicht vergessen, daß die Verkehrslage Deutschlands als des verkehrsgeographischen Mittelpunkts Europas unter einem glücklichen Sterne steht, wenn erst eine engere Zusammenarbeit Europas auf wirtschaftspolitischem Gebiet sich durchzusetzen begonnen hat. Kanäle werden aber nicht von heute auf morgen gebaut. Ich brauche Sie nicht zu erinnern an die wechselvollen Schicksale unserer bestehenden Wasserstraßen und es wird ein Glück für die deutsche Verkehrswirtschaft sein, wenn in 10 Jahren der erste Schleppzug den Hansakanal passieren kann. Daß aber nach Ablauf von Dezennien die Zeitverhältnisse einen Umschlag in der Wirtschaftskonzunktur herbeigeführt haben werden, ist unser aller Hoffnung!

Was die Frage der Transport-Selbstkosten anbelangt, so ist die Frage, ob beim Kanal das Weniger an Transportkosten nicht das Mehr an Verzinsungskosten ausgleicht. Diese Frage stellen heißt sie bejahen. Die reinen privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte der Rentabilität dürfen bei einem so wichtigen volkswirtschaftlichen Instrument, wie es ein Kanal sein soll, nicht gelten. Im übrigen darf aber auch ein Gesichtspunkt nicht vergessen werden, auf den m. E. gerade in der gegenwärtigen Polemik über die Selbstkostenfrage nicht oft genug hingewiesen werden kann: Die beim Bau der Bahnstrecke und -betriebsmittel im allgemeinen konstanten Kosten können beim Kanal wesentlich gemin-

---

[1]) Hamburger Fremdenblatt v. 20. 11. 26. — Nr. 321.
[2]) Bayerischer Kurier, München: „Wasserstraßen und Eisenbahn". Von Dauer, M. D. R. v. 13-15. 11. 26., Nr. 317-319.

dert werden, und zwar durch Ausnutzung der gerade in der letzten Zeit in die Oeffentlichkeit getretenen Errungenschaften der Technik. Ich denke dabei in erster Linie an die Versuchsergebnisse der den Lesern unserer Zeitschrift aus den Veröffentlichungen des Verfasser bekannten Treidel-Schwebebahn, die die Kosten des Kanalbaus ganz wesentlich vermindern und den Betrieb erheblich verbilligen kann, wenn sie in der Praxis hält, was die Versuche versprechen.

Abgesehen davon sind aber Kanalbauten schon deshalb zu empfehlen, weil Wasserstraßen Konkurrenzunternehmungen der Eisenbahn darstellen, die diese zwingen, mit ihren Beförderungsbedingungen, Tarifen usw. ein vernünftiges Maß zu halten. Dieser Gesichtspunkt ist nicht nur zur Zeit der Privat-Bahnen von Bedeutung gewesen, — was von der Gegenseite immer eingewandt wird — er gewinnt gerade im Hinblick auf die tatsächliche Tarifpolitik der heutigen Reichsbahn-Gesellschaft besonders an Interesse.

Es ist reizvoll, die Richtigkeit des Satzes, daß eine Wasserstraße die Tarifpolitik des konkurrierenden Schienenweges reguliert, gerade an dem Kanal zu demonstrieren, den die Gegenseite so gerne als Kronzeugen für die Richtigkeit ihrer Ansicht heranzieht: Dem Großschiffahrtsweg des Staates New York, dem „New Yorker State Berge Canal", wie der heute zum drittenmal umgebaute Erie-Kanal heißt. Geheimrat de Thierry hat sich in dankenswerter Weise der Aufgabe unterzogen, den in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" im September d. Js. erschienenen Aufsatz des Professors von der Leyen über den „Großschiffahrtskanal des Staates New York und die Eisenbahnen" kritisch unter die Lupe zu nehmen. In seinem Gegenaufsatz weist Geheimrat de Thierry u. a. auf Grund authentischer Unterlagen die Wirkung des Erie-Kanals auf die Gestaltung der Getreidefrachten zwischen Chicago und New York nach. Ich bin in der Lage, den fraglichen Passus aus dem Aufsatz de Thierry's, der in den nächsten Tagen im Druck erscheinen wird, wiederzugeben:

„Gelegentlich einer von der zwischenstaatlichen Handelskommission im Februar 1917 veranstalteten Enquete wurde festgestellt, daß die Eisenbahnfrachten starken Schwankungen unterworfen sind und sich nach den auf dem Kanal beförderten Getreidemengen richten.

Im Jahre 1873, also zu einer Zeit, als der Kanal trotz seiner kleinen Abmessungen noch wettbewerbsfähig war und sogar an Kanalgebühren dem Staate New York sehr erhebliche Einnahmen zuführte (von der Leyen gibt die Einnahmen aus den Kanalgebühren bis zum Jahre 1883 mit rd. 121,5 Millionen Dollar an), betrugen die Eisenbahnfrachten

im Januar	Dollar 1,50	für eine Tonne	— 2 000 Pfd.
im April	Dollar 1,40	für eine Tonne	— 2 000 Pfd.
am 1. Mai	Dollar 1,50	für eine Tonne	— 2 000 Pfd.
v. 10.—Ende Juli	Dollar 0.80, 0,75, 0,65	pro t	— 2 000 Pfd.
Mitte August	Dollar 0.50	pro t	— 2 000 Pfd.
im September	Dollar 1.00 und 1,25	pro t	— 2 000 Pfd.
am Schluß der Schiffahrtsperiode	Dollar 1.60 und 1,80	pro t	— 2 000 Pfd.

Ist wohl anzunehmen, daß die Eisenbahnen ihre Frachten auf 0.50 Dollar haerabgesetzt hätten, wenn der Wettbewerb des Kanals sie nicht dazu gezwungen hätte? Jedenfalls ist es doch zum mindesten auffallend, daß die Frachten auf 1,50 bis 1,80 Dollar emporschnellten, wenn die Schiffahrt wegen Zufrierens des Kanals ausgeschaltet war. Derartige Schwankungen sind, seitdem die Interstate Commerce Commission die Eisenbahnfrachtsätze überwacht, nicht mehr möglich. Sie sind aber charakteristisch für den Kampf zwischen Eisenbahn und Wasserstraße und es darf nicht außer Acht gelassen werden, daß die I. C. C. (Interstate Commerce Commission) unter Berücksichtigung der konkurrierenden Wasserfrachten die Eisenbahnfrachtsätze feststellt."

Um beim Erie-Kanal zu bleiben — es wird auch das Schlußergebnis interessieren, zu dem Geheimrat de Thierry bei der kritischen Würdigung der auf nachgewiesenermaßen unzureichende Unterlagen und unzuverlässige Quellen gestützten Auslassungen des Professors von der Leyen gekommen ist.

Von der Leyen hat die mit dem Erie-Kanal zusammenhängenden Verhältnisse geschildert, weil die Entwicklung des Erie-Kanals geradezu ein Schulbeispiel für die Lehre von den Wasserstraßen und ihrem Verhältnis zu den Eisenbahnen auf der ganzen Erde sei. Er meint, es wäre vielleicht das Vernünftigste gewesen, wenn der Staat New York den Kanal schließlich zugeschüttet hätte. Darin kommt der Wunsch vieler Eisenbahnfreunde in der ganzen Welt klar und unverhohlen zum Ausdruck.

Der objektiv denkende Leser des de Thierry'schen Aufsatzes wird zu einem entgegengesetzten Ergebnis kommen. In Amerika hat man, leider zu spät, die Erfahrung machen müssen, daß die Wasserstraßen eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die Entwicklung des Landes sind. Jedenfalls konnte nach Ansicht de Thierry's kein schlechteres Beispiel für die Verfechtung der These der Zwecklosigkeit der Wasserstraßen als der Erie-Kanal, um den alle amerikanischen Häfen New York beneiden, gewählt werden.

Daß Amerika im übrigen weit davon entfernt ist, dem Schlagwort vom „Anachronismus der Kanalbauten" zu huldigen, kann dem aufmerksamen Verfolger der amerikanischen Verkehrs- und Wasserstraßen-Politik nicht entgehen. Ich verweise auf die letzte Jahreshauptversammlung der „Mississippi-Valley Association"[1]), die eine Entschließung an den Kongreß richtete, in der die Namen der 20 den Mississippi angrenzenden Staaten die Bereitstellung von Mitteln zur Beendung der seit Jahren geplanten Ausbauarbeiten am Mississippi und seinen Nebenflüssen dringend gefordert wird. Der Kriegssekretär Dwight F. Davis führte bei dieser Gelegenheit aus, daß der blühende Handel Amerikas in Kürze zu intensiver Ausnutzung des Wasserstraßenverkehrs zwingen werde und das lediglich die Zusammenarbeit aller bestehenden Verkehrsarten zu einer gedeihlichen Lösung des amerikanischen Verkehrsproblems führen könne.

Der Mann, so führt Dwight F. Davis fort, der von natürlichem Wettbewerb und einem Zweikampf zwischen Flußlauf und Schienenstrang spricht, gleicht in seiner Kurzsichtigkeit den Webern von Lankashire, die die ersten Maschinen zum Weben von Baumwollstoff zerstörten. Er sieht eine Eisenbahn zwischen zwei Städten eine bestimmte Menge Frachtgut befördern, er sieht, wie sie an einem bestimmten Orte einen Flußlauf berührt, er erkennt die Möglichkeit, das auf der Eisenbahn beförderte Frachtgut auf den Fluß zu übernehmen und glaubt infolgedessen den Ruin der Eisenbahn vor sich zu sehen. Ein solcher Mann hat keinen Blick für die Wirklichkeit. Er sieht nicht, daß, wenn der Fluß eine bestimmte Güterart billiger befördern kann als die Eisenbahn, das Zusammenwirken beider Beförderungsmittel Geld erspart, daß dieses Geld neues Kapital bedeutet, das seinerseits wieder neue Wohlfahrt, erhöhte Produktion und somit erhöhte Gütermengen schafft, die ihrerseits wiederum durch Fluß und Eisenbahn befördert werden können. Kurz, er erkennt nicht das Grundgesetz der Wirtschaft, demzufolge alles, was zur Erhöhung des Wohlstandes, zum Gedeihen und zur Leistungsfähigkeit eines Gemeinwesens beiträgt, auch allen wesentlichen Bestandteilen des Gemeinwesens wieder zugute kommt.

Das ist die Nutzanwendung, die wir — im Gegensatz zu Prof. von der Leyen, im Gegensatz zu Exzellenz von Batocki, im Gegensatz zu allen einseitigen Eisenbahnfreunden — aus der amerikanischen Binnenschiffahrt ziehen wollen.

---

[1]) Siehe Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1926, Heft 3, Seite 86 ff: „Binnenschiffahrt und Eisenbahn in Amerika"

Ich will zum Schlusse noch kurz die Richtlinien zusammenfassen, die bis zum heutigen Tage für die Einstellung der Geschäftsleitung des Zentral-Vereins zu dem Problem „Eisenbahn und Wasserstraße“ bestimmend gewesen sind: Eisenbahn und Wasserstraße stellen eine Einheit dar und haben sich zur Erzielung größtmöglichster Wirtschaftlichkeit gegenseitig zu ergänzen, zu unterstützen und zu befruchten. Trotz der nicht zu verkennenden Entwicklung des Eisenbahnnetzes bedarf auch der Wasserstraßenverkehr weiterer Pflege. Beim Ausbau des bestehenden Wasserstraßennetzes ist in Anbetracht der finanziellen Notlage des Reiches Mäßigung geboten, umsomehr, als zu besorgen ist, daß eine Ueberspannung der Kanalbaupolitik im Zusammenwirken mit der steigenden Finanznot des Reiches auch dem „anerkannter Maßen gesunden Teil“ des Kanalbauprogramms einen schweren Stoß zu geben droht. Unbedingt notwendig ist scharfe Prüfung der volkswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit jedes zur Debatte stehenden Kanalprojektes. Dabei darf aber weder der Gesichtspunkt der privatwirtschaftlichen Rentabilität noch ein Zeitraum von wenigen Jahren zu Grunde gelegt werden. Schiffahrtskanäle sind volkswirtschaftliche Probleme und müssen von einer Politik auf weite Sicht getragen sein.

Ein Mitglied unseres Verwaltungsrates, Generaldirektor Welker, Duisburg, hat gelegentlich der Eröffnung der neuen Rhein—Ruhr-Schleuse in einer programmatischen Rede die erste Aufgabe der Wasserstraßenpolitik kurz und prägnant in folgenden Worten niedergelegt, die auch in ihrer Schlußfolgerung in jeder Beziehung nur unterstrichen werden kann:

„Erste Aufgabe ist es, unter allgemeinen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Ausschaltung aller parteipolitischen Erwägungen die Bauprojekte einzeln zu prüfen und zu entscheiden und für die volkswirtschaftlich unentbehrliche Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Schiffahrt unter Anerkennung beider durch zweckmäßige Tarifmaßnahmen zu sorgen. Mögen alle beteiligten Behörden und Persönlichkeiten, die sich mit dieser ernsten Frage befassen, in nicht zu ferner Zeit zu einer gemeinsamen Erkenntnis kommen und möge diese Erkenntnis alsdann einheitliche zielbewußte Maßnahmen zeitigen, zum Wohle unseres deutschen Vaterlandes.“

Die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals

Von Oberbaurat i. R. Otto Höch, Hamburg.

In der Jubiläumsnummer dieser Zeitschrift vom Juni 1919 habe ich einen Aufsatz: „Die Elbeschiffahrt der Zukunft und die Abmessungen neuer Hauptwasserstraßen“ veröffentlicht, der dann in erweiterter Form als Sonderschrift 1920*) erschienen ist. In derselben bin ich unter Hinweis auf die bisher eingetretene, im einzelnen nachgewiesene Zunahme der Schiffsgrößen auf unseren neueren Kanälen dafür eingetreten, in Zukunft die Querschnitte neuer Hauptkanäle so auszugestalten, daß sie jederzeit sowohl nach der Breite, als nach der Tiefe je nach dem sich einstellenden Bedürfnis erweitert werden können. Betreffs des Maßes, wie weit diese Erweiterungsmöglichkeit vorzusehen sei, habe ich die Ergebnisse von Untersuchungen darüber mitgeteilt, wie weit nach Durchführung der Niederwasserregelung die Wasserführung der Elbe, die als Rückgrat des mitteldeutschen Kanalnetzes angesprochen werden müsse, in Zukunft durch den Bau aller bisher in Voranschlag gebrachten Stauseen gesteigert werden könne und welche Schiffsgrößen alsdann auf ihr zu verkehren vermöchten. Es wurde nachgewiesen, daß sich eine Wassertiefe von 3,40 m erzielen läßt, die eine Tauchtiefe von 3,20 m zuläßt und bei dieser dem 80 m langen und 11,0 m breiten Flußschiff eine Tragfähigkeit von rd. 2 000 t verleiht. Diese Schiffsgröße wurde als das Regel-Großelbeschiff der Zukunft bezeichnet. Demgemäß wurde zur Erzielung eines gleichmäßig leistungfähigen, aus Kanälen und Flüssen zusammengesetzten Wasserstraßennetzes ein Ausbau unserer Kanäle gefordert, der es gestattet, später ohne Betriebsstörung deren Querschnitt bis zur Aufnahme von 2 000 t-Schiffen zu erweitern.

Nach den in dieser Schrift entwickelten Gesichtspunkten wurde der Querschnitt des von mir entworfenen Hoyaer Kanals zur Verbindung des Industriegebietes mit den Seestädten Bremen, Hamburg und Lübeck auf den Dämmen und in den Dichtungsstrecken zur Aufnahme von 2 000 t-Schiffen ausgestaltet, für die Einschnittsstrecken dagegen, die jederzeit erweitert werden können, nur das 1 000 t-Schiff zu Grunde gelegt. Während ich in meiner Schrift noch den von Sympher vorgeschlagenen muldenförmigen Querschnitt beibehalten hatte, ging ich hier zum trapezförmigen Querschnitt über. In den Einschnittsstrecken wählte ich bis zur Tiefe von 2,5 m unter dem gewöhnlichen Wasserspiegel eine zweifache Böschung, an die sich eine solche von 1 : 4 bis zu der in — 3,5 liegenden Sohle anschloß. Bei der gleichen Wasserspiegelbreite von 34 m, wie beim Ems—Weser-Kanal, ergab sich hieraus eine horizontale Sohle von 16 m Breite. Durch diese Form wird erreicht, daß nicht nur die 10,5 m breiten, sondern auch die 11,0 m breiten Flußschiffe mit vollem Tiefgang von 2,0 m verkehren können und ihre Tragfähigkeit auf 1 250 t gesteigert wird. Die Größe des wasserführenden Querschnitts wächst von 83,0 qm bei dem Mittellandkanal auf 92,5 qm. Während diese Steigerung nur 11 v. H. beträgt, wird die Leistungsfähigkeit um 25 v. H. vermehrt. Zur Aufnahme der 2 000 t-Schiffe wurde die zukünftige Erweiterung derart angenommen, daß die zweifache Böschung bis zur Tiefe von 4 m hinabgeführt und von hier an der Uebergang zu der in 5,0 m Tiefe gewählten Sohle wieder durch eine Böschung von 1 : 4 gewonnen wurde. Bei einer Wasserspiegelbreite von 42 m erhielt hiernach die Sohle eine horizontale Breite von 18,0 m. In den Auftragsstrecken, bei denen das Gelände noch über der Kanalsohle lag, wurde, mit Rücksicht auf die schon bei der ersten Bauanlage einzubringenden Dichtungsschicht für Sohle und Böschungen, der Querschnitt von vornherein gleich demjenigen der erst in Zukunft zu erweiternden Einschnittsstrecken gewählt; in den Dammstrecken dagegen, bei denen das Gelände mehr oder weniger tief unter dem Kanal lag, wurde bei sonst gleichmäßiger Ausbildung die Sohle zur Ersparung an Schüttungsboden noch 1 m tiefer, also in — 6,0 m, angeordnet. Hierdurch trat im letzteren Falle eine Verminderung der horizontalen Sohlenbreite auf 10 m ein. Unter diesen Annahmen bestimmte sich für das zukünftige 2 000 t-Flußschiff von 11,0 Breite und 3,2 m Tiefgang das Verhältnis des volleingetauchten Schiffsquerschnitts zum wasserführenden Kanalquerschnitt bei der Sohlenlage von —5,0 m zu 4,49, bei der Sohlenlage von —6,0 m zu 4,89.

*) Verlag von Boysen & Maasch, Hamburg.

Später ist dann auch der Hansakanal von Plate so entworfen worden, daß er auf Dämmen und in Dichtungsstrecken 1 600 t-Schiffe und bei Anspannung des Wasserspiegels um 0,5 m 2 000 t-Schiffe aufnehmen kann, wie ich erst jetzt aus der Verkehrstechnischen Woche 1925 (S. 138) ersehe.

Mein verstorbener Bruder trat 1920 mit Rücksicht darauf, daß beim Mittellandkanal der Leinpfad 3 m über den Wasserspiegel gelegt wurde, für eine Hebung des Wasserspiegels um 2 m ein und gelangte so zu einer Schiffsgröße von 2 500 t. (Siehe Z. f. B. 1920, S. 411.)

Die genannte Schrift wurde von mir ausgearbeitet, nachdem und trotzdem eben damals für die neuen Kanäle das 1 000 t-Schiff als Schiff der Zukunft festgelegt worden war.

Schneller als ich vermutet habe, scheint mein damals geäußerter Vorschlag in die Wirklichkeit übertragen werden zu sollen. Die Arbeitsgemeinschaft der Handelskammern Dortmund, Münster und Emden, sowie der Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle zu Dortmund, hat an die zuständigen Reichsstellen eine Denkschrift gerichtet, in der die dringende Notwendigkeit eines baldigen Ausbaus des Dortmund—Ems-Kanals dargetan wird. Es wird ausgeführt, daß die westfälischen Hüttenwerke im Wettbewerb mit den rheinischen sehr ins Hintertreffen gekommen seien, dadurch, daß für sie die Fracht auf dem Dortmund—Ems-Kanal im Zusammenhang mit der, durch den Krieg allgemein eingetretenen Verteuerung gestiegen sei, während für die rheinischen Werke die Rheinfracht von Rotterdam eine gleiche Steigerung nicht habe mitzumachen brauchen, ja sogar unter den früheren Stand zurückgegangen sei. Die bestehende Verbindungsstrecke zwischen Dortmund und dem Rhein—Herne-Kanal auf die Abmessungen des letzteren zu bringen, wäre nicht einmal als eine halbe Maßnahme anzusehen, denn einerseits sei auch auf dem Rhein—Herne-Kanal der Verkehr der großen Rheinschiffe nicht möglich, andererseits aber fehle eine leistungsfähige Verbindung mit einem deutschen Seehafen. Die Werke würden wieder in vollem Umfange von dem holländischen Hafen Rotterdam abhängig sein und weiter gegen die rheinischen Werke zurückgedrängt bleiben. Was von der Frachtbelastung der Erz e i n fuhr gelte, treffe in gleicher Weise für die Kohlen a u s fuhr zu, für die doch der Dortmund—Ems-Kanal und der neue Hafen in Emden mit in erster Linie geschaffen seien. Die Wettbewerbsfähigkeit der westfälischen Industrie hänge von der Leistungsfähigkeit des Dortmund—Ems-Kanals ab und so sei der einzige Weg, dem Stillstand und dem Rückgang dieser Industrie und insbesondere der Erzverhüttung zu begegnen, in dem Ausbau des der Verkehrsentwicklung nicht mehr entsprechenden Schiffahrtsweges zur Küste, d. h. des Dortmund—Ems-Kanals, zu erblicken. Die Frage, welche Abmessungen dem Kanal zu geben seien, hänge von dem Unterschiede der Frachten einerseits zwischen Emden und Dortmund und andererseits zwischen Rotterdam und dem Ruhrgebiet. Bei dem Verkehr zwischen dem westfälischen Industriegebiet und dem Hafen Emden verbleibe der gesamte Ertrag der Beförderung in deutschen Händen, während der Verkehr über Rotterdam dem Auslande den Hauptnutzen zuwende. Eingehende Berechnungen haben ergeben, daß die Erzfracht bei Verwendung von 1 500—1 800 t-Schiffen sich soweit verbilligt, daß die Frachtenspanne auf ein einigermaßen ausgleichfähiges Maß zurückgeführt wird. Demnach wird ein Kanalausbau gefordert, der es ermöglicht, daß Schiffe mit 1 800 t Tragfähigkeit in voller Ausnutzung verkehren können.

Auch Gothein tritt in der Juninummer der Zeitschrift dafür ein, den Dortmund—Ems-Kanal weiter auszubauen, um der westfälischen Industrie, die auf den Erzbezug angewiesen sei, zu helfen. Auf die Frage, wie weit dieser Ausbau zu erstrecken sei, gibt er jedoch keine Antwort.

Die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaues wird bei der Wichtigkeit der Stellung, die das westfälische Industriegebiet im Rahmen der gesamten deutschen Wirtschaft einnimmt, nach der genannten Denkschrift als gegeben angesehen werden müssen. Es fragt sich nur, wie weit man diesen Ausbau ausdehnen muß.

Soll ein einheitliches großes deutsches Kanalnetz geschaffen werden, so ist es notwendig, daß alle Kanäle für eine gewisse Mindestschiffsgröße ausgestaltet werden. Das schließt aber nicht aus, daß der eine oder der andere Kanal, der besonderen Aufgaben in einer bestimmten Richtung dient, bei dem also besondere Verhältnisse vorliegen, aus dem Einheitsplan insofern herausgenommen wird, daß ihm größere Abmessungen als die regelmäßigen gegeben werden. So habe ich z. B. vor Jahren, als der Entwurf des Kanals Vegesack—Stade von Havestadt & Contag zur Erörterung stand, die Ansicht vertreten, daß dieser Kanal mit Rücksicht auf die Erfordernisse der Marine eine Tiefe von 6 m erhalten müsse, damit die Torpedoboote ungesehen vom Feinde von der Weser- nach der Elbemündung und umgekehrt gelangen könnten. Ein solcher Sonderfall liegt bei dem Dortmund—Ems-Kanal vor. Er ist zwar ein Glied des deutschen Kanalnetzes, bildet aber nicht ein Verbindungsglied zwischen anderen Kanälen oder Wasserstraßen, wie der Mittellandkanal, sondern den Grenzkanal nach dem Rhein hin. Er hat die besondere Aufgabe, der Beförderung von Erzen nach dem westfälischen Industriegebiet und von Kohlen aus demselben zu dienen, nimmt also eine Ausnahmestellung ein und kann daher ohne die sonstige (erst geplante Einheitlichkeit zu stören, seinem besonderen Zweck entsprechend mit anderen, größeren Abmessungen versehen werden. Man ist bei seiner Ausgestaltung nicht gebunden an die Abmessungen anderer Kanäle, sondern kann einzig und allein die Verkehrserfordernisse seines Einflußgebietes und seine Stellung zum Rhein zur Geltung bringen.

Der Kanal wurde gebaut für 600 t-Schiffe und sehr bald für 750 t-Schiffe ausgenutzt. Die Rheinschiffe besaßen damals noch nicht die Größe, die sie heute aufweisen und die sich in der Zwischenzeit in einzelnen Fällen bis zu 4 200 t gesteigert hat. Wenn heute der Kanal, wie die Arbeitsgemeinschaft der Handelskammern und der genannte Schiffahrtsverein wünschen, für 1 800 t-Schiffe erweitert wird, so wird nur der Abstand annähernd ausgeglichen, der h e u t e gegenüber den Rheinfrachten besteht, keineswegs wird aber einer künftigen Steigerung der Rheinschiffahrt Rechnung getragen. Wenn auch die Größe der Rheinschiffe vor einer durchgehenden planmäßigen Niedrigwasserregulierung wohl nicht über 4 000 t steigen wird, so ist doch als sicher anzunehmen, daß die Zahl der Rheinschiffe dieser Größe weiter zunehmen und dadurch eine weitere Verminderung der Rheinfrachten eintreten wird. Zur Zeit der Fertigstellung des Kanals wird die Vermehrung der Rheinflotte in der erwähnten Richtung eingetreten sein und der Kanal dann schon wieder gegen den Rhein zurückstehen, wenn auch nicht in solchem Maße wie jetzt.

Des weiteren ist die Entwicklung des Kohlenbergbaus in unseren Nachbarländern Belgien und Holland zu berücksichtigen. In dem der Landesgrenze unmittelbar benachbarten Holländisch-Limburg hat die Kohlenförderung im letzten Jahrzehnt ganz gewaltige Fortschritte gemacht. Sie ist, wie Prof. de Thierry in Heft 9 der Zeitschrift ausführt, von 300 000 t im Jahre 1900 auf 6,8 Mill. im Jahre 1925 gestiegen und man rechnet damit, daß sie bis 1940 auf 12 Mill. steigen wird. Demgemäß wendet Holland den der Beförderung seiner Kohle dienenden Wasserstraßen ganz besondere Aufmerksamkeit und große Geldmittel zu. Allen in der Ausführung begriffenen oder noch geplanten Strom- und Kanalbauten ist das 2 000 t-Schiff zu Grunde gelegt.

Ebenso eifrig wie Holland geht auch Belgien mit der Schaffung neuer Kanäle vor, die besonders die Verbindung

Antwerpens mit dem Rhein zum Ziel haben. Zu ihnen gehört auch der Schelde—Maas—Rhein-Kanal, zu dessen Bau auf seinem Gebiet Deutschland durch den Friedensvertrag verpflichtet worden ist. Nachdem sich Holland in dem jüngst mit Belgien abgeschlossenen Vertrage bereit erklärt hat, diesen Kanal, soweit er auf seinem Gebiet liegt, auf eigene Kosten herzustellen, wird wohl die Forderung Belgiens an Deutschland nicht lange mehr auf sich warten lassen. Wenn auch der Friedensvertrag über seine Abmessungen noch keine Angaben enthält, so ist doch damit zu rechnen, daß, nachdem für die holländischen Wasserstraßen das 2 000 t-Schiff festgelegt ist, die belgische Forderung nicht unter dieses Maß heruntergehen wird.

Alle diese Kanäle und Wasserstraßen werden ein völlig neues Wirtschaftsbild in Nordwesteuropa schaffen und verdienen daher vom Standpunkt der deutschen Wirtschaft die allerernsteste Beachtung.

Diese Erwägungen machen es zur gebieterischen Notwendigkeit, bei der Planung einer Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanales es nicht bei der Forderung der vereinigten Handelskammern und des Schiffahrtsvereins für die westdeutschen Kanäle und die Weser bewenden zu lassen, sondern darüber hinauszugehen. Der Kanalquerschnitt wird so zu gestalten sein, daß er nicht nur Kanalschiffe von 9 m Breite, sondern auch Flußschiffe von 11,0 m Breite aufnehmen kann. Nach der auf S. 20 meiner oben erwähnten kleinen Schrift gegebenen Tafel III besitzt nach der von Sympher angegebenen Formel L=0,72 B. t. b., worin L die Länge, B die Breite, t b den Tiefgang im beladenen Zustande bezeichnet, ein Flußschiff von 80 m Länge, 11 m Breite und 1 840 t Tragfähigkeit einen Tiefgang von 2,90 m, ein Kanalschiff dagegen von gleicher Länge, 9 m Breite und 1 810 t Tragfähigkeit einen Tiefgang von 3,5 m. Wählt man den Tiefgang zu 4 m, so wächst die Tragfähigkeit des Flußschiffes auf 2530 t, diejenige des Kanalschiffes auf 2 070 t nach Tafel III. Schiffe von solchem Tiefgang fordern im Kanal eine Wassertiefe von 5,5—6,0 m.

Mit solchen Schiffen wird man dem Wettbewerb mit den neuen belgischen und holländischen Wasserstraßen und dem Rhein mit Aussicht auf Erfolg begegnen können.

Ist man aber so weit gegangen, so kann man leicht noch einen kleinen Schritt weiter gehen. Wählt man nämlich die Wassertiefe zu 6 m und rückt die Konstruktionsunterkante der Brücken 6 m statt 4 m über den Wasserspiegel, so können auch Seeleichter mit 11 m Breite und 4 m Tiefgang und einer Ladefähigkeit von 2 000 t verkehren. Sollen diese aber ihre Aufgabe voll erfüllen, so müssen sie für große Fahrt gebaut werden. Es wird Aufgabe der Werften sein, einen Schiffskörper zu entwerfen, der den Vorschriften des Germanischen Lloyd hierfür entspricht. Ein solcher seetüchtiger, mit einem Motor versehener Seeleichter (Motorschiff) kann die Erze von Schweden oder Spanien holen und ohne Umladung nach dem Industriegebiet bringen, während er auf dem Rückwege Kohlen nach Emden, Bremen, Hamburg, Kiel, Lübeck, Stettin auch wieder ohne Umladung bringt. Er gestattet auch im Winter, wenn der Kanal wegen Eises gesperrt, der Rhein aber noch offen ist, ausnahmsweise über diesen nach und von See zu verkehren, kann also besser ausgenutzt werden als ein Fluß- oder Kanalschiff. Man wird es den Reedern überlassen können, ob es vorteilhafter ist, beispielsweise Erze von Schweden nach dem westfälischen Industriegebiet mit einem 8 000—10 000 t Dampfer zu schaffen, der in Emden in Kanalschiffe umladen muß, oder mit einem Motorschiff, das nur 2 000 t, diese aber ohne Umladung an das gleiche Ziel bringt. Mit der Kohlenbeförderung in umgekehrter Richtung ist es ebenso.

In letzterer Hinsicht kommt noch ein wesentlicher Punkt in Frage. Gelingt es, mit seetüchtigen Motorschiffen die deutschen Kohlen unmittelbar vom Kohlengebiet ohne Umladung so billig nach Bremen, Hamburg und Lübeck zu bringen, daß sie hier den Wettbewerb mit den englischen Kohlen erfolgreich aufnehmen können, so ist der Bau des Hansakanals entweder ganz überflüssig oder er kann hinausgeschoben werden. Ihn annähernd gleichzeitig mit der Erweiterung des Dortmund—Ems-Kanals auszuführen, verbietet schon die Geldfrage, und wenn die Frage zur Erörterung gestellt wird, welche von beiden Maßnahmen die dringendste ist, so wird wohl, woran nicht gezweifelt werden kann, die Entscheidung für den Dortmund—Ems-Kanal fallen. Das westfälische Industriegebiet muß in seiner Bedeutung für die gesamte deutsche Wirtschaft, besonders im Hinblick auf die oben erwähnten von Holland und Belgien geplanten und teilweise schon in der Ausführung begriffenen wasserbaulichen Maßnahmen, erhalten, wenn möglich noch gefördert werden, damit es gleichwertig neben dem rheinischen bestehen bleibt. Mit diesen Worten soll die Wichtigkeit des Hansakanals nicht angezweifelt werden. Wird aber seine hauptsächlichste Aufgabe, die Versorgung der deutschen Seehäfen mit deutscher Kohle, in anderer Weise gelöst, so erscheint er, im ganzen genommen, nicht mehr so dringend.

Bei der Entscheidung über die vorliegende Frage müssen die Verhältnisse des Dortmund—Ems-Kanals, wie sie zurzeit liegen und wie sie sich in Zukunft entwickeln werden, näher betrachtet werden. Schon der jetzige Ausbauzustand weist in der Gegend von Olfen in einer Gesamtlänge von 8 km (s. Soldau, Die Wasserwirtschaft Deutschlands, Band III, S. 113) Engstellen auf, die das Begegnen von Schleppzügen, bestehend aus drei Schiffen der jetzigen Größe (750 t) nicht gestatten und daher schon zu Verkehrsstockungen Anlaß geben. Schon für den jetzigen Verkehr von rd. 4,5 Millionen Tonnen in Richtung Emden ist hier eine Verbesserung durch den Bau eines Umgehungskanals in Aussicht genommen, für den wohl sicherlich das 1 000 t-Schiff zu Grunde gelegt werden wird. Die Verlängerung des Mittellandkanals bis zur Elbe und darüber hinaus bis zu den märkischen Wasserstraßen wird einen schätzungsweise ermittelten Verkehr von rund 8 Millionen Tonnen hinzubringen. Damit die 1 000 t-Schiffe des Mittellandkanals bis zum Rhein vollbeladen fahren können, ist ein Ausbau der rd. 104 km langen Strecke des Dortmund—Ems-Kanals von Bergeshövede, der Einmündung des Mittellandkanals, bis Herne, mit Ausnahme vielleicht der im Senkungsgebiet liegenden Strecke, unausbleiblich. Kommt dann noch der Hansakanal hinzu, dessen Verkehr in beiden Richtungen auf 15 Millionen Tonnen geschätzt wird, während in Richtung Emden wohl sicherlich eine Verminderung eintritt, und weiter der Küstenkanal mit dem Anschluß von Oldenburg und den oldenburgischen Unterweserhäfen Nordenham, Brake, Elsfleth mit einem auf 2 Millionen Tonnen geschätzten Verkehr, so strömt auf der Strecke vom Industriegebiet bis zur Abzweigung des Mittellandkanals eine solche Gütermenge zusammen, die auch der für 1 000 t-Schiffe ausgebaute Kanal nicht mehr bewältigen kann. Es muß auf dieser Strecke abermals eine Erweiterung vorgenommen werden in der Art, daß der zweischiffige Kanal in einen vierschiffigen umgewandelt wird.

Muß aber in naher Zukunft eine so weitgehende Erweiterung ausgeführt werden, so bedeutet die jetzt von der Arbeitsgemeinschaft der Handelskammern Dortmund, Münster, Emden und dem Schiffahrtsverein für die westdeutschen Kanäle und die Weser angeregte Erweiterung nur eine Vorwegnahme jener Arbeiten in anderem Umfange auf der oberen Hälfte und ihre Ausdehnung auf die ganze Länge des Kanals.

Auf technische Einzelheiten wird zurzeit verzichtet. Nur das Eine sei erwähnt: Wenn für den weiteren Ausbau streckenweise Umgehungskanäle in Frage kommen, so wird eine Verminderung der Schleusenzahl anzustreben sein.

VERSCHIEDENE MITTEILUNGEN

ALLGEMEINES

Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, Straßburg. Die Zentralkommission hielt vom 15. bis 27. November 1926 in Straßburg ihre 2. Tagung dieses Jahres ab. Ein großer Teil der unter dem Vorsitz des Außerordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, stattgefundenen Beratungen war der Revision der Mannheimer Akte gewidmet. Ein Ausschuß von berufenen Zollsachverständigen hat während der ganzen Dauer der Tagung seine Arbeiten fortgesetzt, die hauptsächlich darin bestanden, eine internationale Frachturkunde für den Rhein zu schaffen. In erster Lesung wurde der Wortlaut von Bestimmungen festgesetzt, die sich auf diese Frage sowie auf die Einlagerung in Zollniederlagen beziehen. Außer den Entscheidungen in Verwaltungs- und geschäftlichen Angelegenheiten und den in Rechtsstreitigkeiten gefällten sieben Urteilen im Berufungswege sind folgende Beschlüsse gefaßt worden:

1. Die vom Präsidenten der französischen Republik ausgestellte Vollmacht für Herrn Herrenschmidt wurde als gut und formgerecht anerkannt.
2. Die Kommission nimmt von der Erklärung der deutschen Delegation Kenntnis, daß ihre Regierung mit der Auslegung der belgischen Regierung, betreffend die Nichtanwendung der Sondervorschriften über die Mindestbemannung unterhalb Duisburgs einverstanden ist. Sie nimmt gleichfalls von der Erklärung der belgischen Delegation Kenntnis, nach der aus belgischen Schiffahrtskreisen keinerlei Beschwerden mehr über die Anwendung dieser Vorschriften unterhalb Duisburgs erhoben worden sind.
3. Die Kommission beschließt, künftig eine Sammlung ihrer gerichtlichen Entscheidungen zu veröffentlichen.
4. Der von der Delegation des Reiches und der deutschen Uferstaaten vorgelegte Entwurf zum Bau einer Brücke zwischen Düsseldorf und Neuß wird einem Ausschuß zur Prüfung überwiesen, ebenso
5. der Entwurf zum Bau einer Brücke zwischen Köln und Mülheim.
6. Bezüglich des Umbaues der Brücke bei Wesel stellt die Kommission fest, daß der von der deutschen Regierung geplante Umbau die gegenwärtigen Schiffahrtsbedingungen in keiner Weise verändert.
7. Die Kommission nimmt die von der französischen und schweizerischen Delegation abgegebene Erklärung über den Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel zur Kenntnis. Aus diesen Erklärungen ergibt sich, daß die zwischen Frankreich und der Schweiz über die Staustufe von Kembs und die Ausdehnung des Rückstaues bis zur Birs schwebenden Verhandlungen nunmehr abgeschlossen sind. Die Schweiz hofft, bezüglich des Regulierungsprojektes bald in der Lage zu sein, die Verhandlungen mit ihren Nachbarn einzuleiten.
8. Die Prüfung der durch den Bericht des Herrn Walter D. Hines aufgeworfenen Fragen wird auf die nächste Tagung verschoben.
9. Die Zentralkommission hat von den Sitzungsberichten des technischen Ausschusses in Köln vom 7., 8. und 9. Oktober 1926 sowie von den Sitzungsberichten des Ausschusses für den Jahresbericht Kenntnis genommen. Sie ist der Ansicht, daß die in den Protokollen und in der Aufzeichnung des Herrn Generalsekretärs enthaltenen Richtlinien und Vorschläge den Weg zeigen, um allmählich zu der so erwünschten Vereinheitlichung zu gelangen, und die Hauptgewichtspunkte zur Lösung der Frage hervorzuheben. Sie bittet die Delegationen der beteiligten Länder, ihren Regierungen eine Prüfung der Frage auf dieser Grundlage zu empfehlen und sie zu bitten, das Ergebnis dieser Prüfung möglichst vor der Frühjahrstagung 1927 mitzuteilen. Sie beschließt, ihre Protokolle, die Sitzungsberichte des Ausschusses für den Jahresbericht und des technischen Ausschusses sowie die Aufzeichnung des Generalsekretärs dem beratenden und technischen Ausschuß zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs beim Völkerbund zu übermitteln, damit sie bei dessen Beratungen über die Vereinheitlichung der Güterverkehrs-Statistik berücksichtigt werden können. / Der Ausschuß für den Jahresbericht hat Mittel und Wege gesucht, um die Statistik des rheinischen Verkehrs in ihrer Gesamtheit und vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus zu vervollkommnen. Die in Aussicht genommenen Umgestaltungen sind von Sachverständigen ausgearbeitet worden. Die Beschlüsse dieser Sachverständigen sollen nunmehr den beteiligten Regierungen zu einer eingehenden Prüfung vorgelegt werden. Gleichzeitig werden sie durch einen von dem Völkerbund gebildeten Ausschuß geprüft werden, um, soweit es irgend möglich ist, eine Vereinheitlichung herbeizuführen, die sich auch auf andere Stromnetze erstreckt.
10. Die nächste Tagung der Kommission beginnt am 24. März 1927.

Tagung der deutschen gewerblichen Berufsgenossenschaften. Unter der Leitung des Vorsitzenden Dr. Spiecker, Berlin hielt der Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften am 21. und 22. September 1926 seinen 37. Ordentlichen Berufsgenossenschaftstag ab. Die Vertreter wohl sämtlicher Berufsgenossenschaften waren zahlreich erschienen, außerdem Vertreter des Reichsversicherungsamtes, des Preußischen Wohlfahrtsministeriums, der Spitzenverbände der Wirtschaft, wie des Reichsverbandes der Deutschen Industrie, der Vereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände und des Deutschen Industrie- und Handelstages, sowie zahlreiche lokale Behörden und Wirtschaftsverbände. / In der einleitenden Begrüßungsansprache an die Gäste und namentlich in den Erwiderungen kam die Befürchtung zum Ausdruck, daß der Gesetzgeber die Leistungen der Sozialversicherung, deren Notwendigkeit von allen Seiten ausdrücklichst anerkannt wurde, zum Teil bereits überspannt habe, in einer Weise, die die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft und damit die Sozialversicherung selbst gefährde. / Im Mittelpunkt der Tagung stand die Behandlung der beiden vornehmsten Aufgaben der Berufsgenossenschaften, die Frage der berufsgenossenschaftlichen Heilfürsorge und die Unfallverhütung. / Herr Direktor Dr. h. c. Meesmann, Mainz berichtete über die Heilfürsorge der Berufsgenossenschaften nach dem neuen Recht. / Ein Referat des Reg.-Rats a. D. Dr. Westphal, Berlin behandelte eingehend die Fortbildung der Technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaften. Er zeigte hier, wie es dank der fachlichen Gliederung der Berufsgenossenschaften möglich ist, den Aufsichtsbeamten unter Vermeidung der Einseitigkeit ein besonderes Maß von Spezialkenntnissen zu vermitteln. / Ein Vortrag von Dr. med. Herbst, Berlin wies auf die Zusammenhänge zwischen dem heut ja so allgemein interessierten Gebiet der Körperkultur und der Unfallverhütung hin. / Gewerbeassessor a. D. Michels berichtet weiter über den Stand der Revision der Norma-Unfallverhütungs-Vorschriften des Verbandes. Die Nachprüfung habe bestätigt, daß die Aenderungen, die wegen des Fortschrittes der Technik notwendig würden, recht umfangreich seien; die Fragen würden zurzeit in fachlichen Unterausschüssen bearbeitet. / Ein Film der Deutschen Buchdrucker-Berufsgenossenschaft „Der Kampf mit dem Unfallteufel“ und ein solcher über Holzbearbeitung zeigte, wie die Berufsgenossenschaften sich auf diesem Weg zur Aufklärung und Erziehung der Arbeiter im Sinne der Unfallverhütung nutzbar machen, die eine durch einen Film mit Spielhandlung, die anderen durch einen reinen Sachfilm.

DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT

Reichswasserstraßenbeirat. Unter dem Vorsitz des Reichsverkehrsministers Dr. Krohne trat am 25. XI. 1926 der Reichswasserstraßenbeirat zu seiner zweiten Vollversammlung zusammen. Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten trat man in die Erörterung des ersten Punktes der Tagesordnung, Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung in der Provinz- und Ortsinstanz ein. Hierüber war vorher in Sitzungen eines Unterausschusses und des Hauptausschusses beraten worden. Nach Abgabe einer Erklärung durch den preußischen Regierungsvertreter erstattete Oberbürgermeister Dr. Most den Bericht des Hauptausschusses. Dieser habe auch in den Denkschriften der Preußischen, Sächsischen und Bayerischen Regierungen keinen Anlaß gefunden, seinen Beschluß vom 14. September abzuändern. Dem folgend billigte die Vollversammlung mit 59 gegen 7 Stimmen grundsätzlich

den Plan der Schaffung reichseigener Provinzial- und Ortsbehörden. In der Beratung der Einzelheiten wurde empfohlen, eine eigene Reichswasserstraßendirektion für die Seewasserstraßen des westlichen Nordseegebietes mit dem Sitze in Bremen, ein besonderes Kanalamt in Kiel in irgend einer Form und mit Zuständigkeiten, deren Ausgestaltung im einzelnen der Reichsregierung überlassen bleibt, zu schaffen, sowie die Emsmündung unter die Reichswasserstraßendirektion Münster zu unterstellen. Abgelehnt wurden Anträge auf Befürwortung einer Reichswasserstraßendirektion in Dresden und auf Teilung des Rheins in zwei Direktionsbezirke. Dagegen wurde der Reichsregierung überlassen, erneut zu prüfen, ob sie die Reichswasserstraßendirektion für das Rheingebiet nach Mainz oder Koblenz legen wolle, während entsprechende Anträge für Mannheim und Frankfurt (Main) abgelehnt wurden. / Zur Frage der Personalverwaltung nahm der Beirat nur allgemein Stellung, billigte insbesondere die vom Reichsverkehrsministerium beabsichtigte Verteilung der leitenden Stellen an Techniker und Verwaltungsbeamte unter Verzicht auf ein starres Schema. Schließlich wurden zur Ausgestaltung des Gesetzentwurfes über die Reichswasserstraßenverwaltung mehrere Abänderungsanträge gestellt, u. a. auch mit dem Ziele, die beabsichtigte Erhaltung des bestehenden Lotsenrechtes klarzustellen. Hiernach wurde der Gesetzentwurf vom Reichswasserstraßenbeirat angenommen. / Zu Punkt 2 (Wasserstraßenbauprogramm) erstattete Ministerialdirektor Gährs Bericht. Er teilte insbesondere mit, daß die Arbeiten am Mittellandkanal, am Staubecken Ottmachau, Kanal Hamm—Lippstadt und den süddeutschen Wasserstraßenbauten im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogrammes in Angriff genommen sind und am Küstenkanal demnächst begonnen werden. Er berichtete, daß ein Vorarbeitenamt zur Prüfung des Aachen—Rhein-Kanals mit dem Sitz in Aachen eingerichtet sei und daß für die Prüfung des Hansakanalprojektes zunächst 200 000 RM. zur Verfügung gestellt würden. Die Weserkanalisierung könne die Reichsregierung erst in Angriff nehmen, wenn die Frage der Interessentengarantien geklärt sein würde. / In der anschließenden Debatte sprachen insbesondere Direktor Engberding, Generaldirektor Silverberg, Oberbürgermeister Most, Gewerkschaftssekretär Rudolph und der Vertreter der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. / Der Reichswasserstraßenbeirat beschloß, die Bitte auszusprechen, der Reichsverkehrsminister möge die Frage der gegenseitigen Beziehungen zwischen Reichsbahn und Wasserstraßenverkehr zum Gegenstand gemeinsamer Verhandlungen des Reichswasserstraßenbeirates und des Reichseisenbahnrates machen und zu diesem Zwecke eine gemeinsame Sitzung beider Körperschaften herbeiführen. Der Reichsverkehrsminister sagte dies zu. / Der Entwurf einer Europäischen Eichkonvention wurde nach einem Referat des Ministerialdirigenten Koenigs gutgeheißen. / Ueber die Vorschriften für die Kreuzung von Reichswasserstraßen durch fremde Starkstromleitungen sprach Ministerialdirektor Gleichmann, in der Diskussion Generaldirektor Silverberg. / Die Angelegenheit ging dann an einen Ausschuß. / Schließlich wurde noch ein Antrag Rudolph wegen Gewährung von Tagegeldern an die Mitglieder des Beirats angenommen.

Oderwasserstraßenbeirat. Der Oderwasserstraßenbeirat tagte am 3. und 4. Dezember 1926 in Stettin. Im Brennpunkt der Verhandlungen stand die Frage der Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse bei Glogau. Hierbei wurde über die von der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums in dieser Angelegenheit angefertigte Denkschrift berichtet. / Es handelt sich um vier Projekte, die von der Oderstrombauverwaltung ausgearbeitet worden sind. Als zweckmäßig werden nur Projekt 3 und 4 erachtet. Projekt 3 sieht umfangreiche Umbauten an der jetzigen Schiffahrtsoder bei Glogau vor, so daß zukünftig auf dieser Strecke gleichzeitig Berg- und Talverkehr ermöglicht wird (Kosten etwa 2,7 Millionen M.). Bei Projekt 4 handelt es sich um ein besonders großzügiges, nämlich um die Verlegung der jetzigen Oderwasserstraße bei Glogau in den Altarm (Kosten etwa 10 Millionen M.). / Die Reichswasserstraßenverwaltung legte deshalb auf die Stellungnahme des Oderwasserstraßenbeirates in dieser Frage besonderen Wert, weil sie mit Rücksicht auf etwaige an sie herantretende Pläne, die auf einen Umbau der Glogauer Eisenbahnbrücken oder auf Schaffung einer Stauanlage abzielen könnten, völlig klar sehen wollte. Sie ließ erkennen, daß ihr weit weniger an der Frage, wann das Projekt zur Ausführung gelangen solle, als vielmehr an der Frage, für welches Projekt man sich entschließen wolle, gelegen sei. Grundsätzlich sprach die Reichswasserstraßenverwaltung ihre Bereitwilligkeit aus, die obere Oder zu einer Wasserstraße erster Ordnung auszubauen. Das Plenum des Oderwasserstraßenbeirates stimmte in seiner Mehrzahl dem Projekt 4 zu, also der Verlegung der jetzigen Oderwasserstraße bei Glogau in den Altarm. Gegen dieses Projekt nimmt der Schiffahrtsverein zu Breslau Stellung, der sich für Projekt 3 einsetzt. Eine entsprechende Denkschrift wurde sämtlichen Mitgliedern des Oderwasserstraßenbeirates überreicht. / Der Schiffahrtsverein weist in seiner Denkschrift zunächst die Nachteile, welche Projekt 4 gegenüber Projekt 3 besitzt, nach und kommt schließlich zu dem Ergebnis, daß es nicht angängig sei, für die Verlegung des Oderstroms bei Glogau die ungeheueren Kosten von 10 Millionen M. und darüber aufzuwenden. Dafür sollten wichtigere und dringendere Bauten, die bisher der Kosten wegen immer wieder zurückgestellt wurden, ausgeführt werden. Unter diesen Bauten ist vor allem der Bau einer zweiten Schleuse bei Ransern zu nennen. Die eine Schleuse ist schon heute für den Verkehr kaum ausreichend. Gesteigerten Ansprüchen dürfte sie nicht mehr genügen. Ferner sollte der übermäßig lange Zeitverbrauch an allen 22 Schleusen der oberen Oder verkürzt werden durch Schleppvorrichtungen im Herein- und Herausziehen der Fahrzeuge. Die Kosten für Ransern würden sich auf etwa 3 Millionen, die Kosten für die Schleppvorrichtungen auf 3,5 Millionen M. belaufen, so daß für Glogau von den 10 noch 3,5 Millionen M. übrig bleiben. Im Namen der Stadt Glogau hat der Schiffahrtsverein ferner aus folgenden Gründen Widerspruch gegen die Durchführung des Planes 4 erhoben: 1. Durch die Verlegung wird der Schiffahrtsverkehr zu weit von der Stadt abgerückt. 2. Der Wasserspiegel wird in dem als Hafen gedachten jetzigen Bett der Oder am oberen Teil um etwa 75 cm gesenkt. Dies würde in wasserarmen Jahren eine völlige Trockenlegung des Oderarmes bedeuten. Das Hafenbecken würde durch Abwässer aller Kosten des jetzigen Planes eine baldige Ausführung nicht zulassen. Endlich hat im Interesse der Landeskultur der Landrat des Kreises Glogau schwerwiegende Bedenken gegen die Verlegung der Oder geltend gemacht. / Von den übrigen Punkten der Tagesordnung sei u. a. der Vorschlag der Regierung erwähnt, auf der Oder Fahrtenbücher einzuführen, wie sie bereits auf der Elbe üblich sind. Im Interesse der Ausbildungsüberwachung des Nachwuchses in der Binnenschiffahrt wurde diese Einrichtung sehr begrüßt, da sie ermöglicht, Arbeitsart und -Dauer der Schiffsmannschaft zu kontrollieren. In der Frage der Gewährung von Binnenschiffahrtskrediten wurde das Vorhaben der Reichswasserstraßenverwaltung als zweckentsprechend anerkannt. Mit großem Interesse wurden auch die Ausführungen der Wasserstraßenverwaltung über den Bau des Staubeckens von Ottmachau, der bekanntlich bereits begonnen ist, entgegengenommen. Von den schlesischen Interessenten wurde um möglichste Beschleunigung des Baues gebeten.

Das Wasserstraßenprogramm im Haushaltsausschuß des Reichstages. Die Beratung des 2. Nachtrags-Etats im Haushaltsausschuß des Reichstages gab am 24. 11. 1926 Veranlassung zu einer ausgedehnten Debatte über das Wasserstraßenprogramm der Reichsregierung. Reichsverkehrsminister Dr. Krohne erklärte, grundlegend für ihn sei jener Beschluß des Verkehrsausschusses, wonach die Voraussetzung für neue und den Ausbau bestehender Wasserstraßen ein maßgebliches volkswirtschaftliches Bedürfnis und ein gesundes Verhältnis zwischen Kostenaufwand und volkswirtschaftlichem Ertrag seien. Deshalb könne man nicht bei jeder neuen Wasserstraße die rein kapitalistische Berechnung aufstellen, was der Kanal koste und was er für sich einbringe. Es sei zu prüfen, ob ein anderes Verkehrsmittel den gleichen Nutzen, vielleicht auf billigere Art bringen könnte. Nach eingehenden Darlegungen über den geplanten Hansakanal fuhr der Minister fort: Der Plan des Aachen—Rhein-Kanals ist nicht nur rein wirtschaftlich oder allgemein volkswirtschaftlich, sondern sozusagen auch volkspolitisch zu betrachten. Es geht nicht an, daß wir dieses Gebiet, das in mancherlei Beziehung gefährdet ist, versacken lassen. Vom technischen Standpunkt aus ist der Aachen—Rhein-Kanal ein weit schwierigeres Bauwerk als der Hansakanal, denn er hat einen Höhenunterschied von 160 m in acht Staustufen von je 20 m zu überwinden. Aber die Sache ist technisch zu machen. Die Reichsbahn erklärt, sie habe ja jetzt schon bewiesen, daß sie den Verkehr, den der Kanal aufnehmen soll, bewältigen könne, denn durch den englischen Kohlenaufstand und durch das französische und belgische Valutadumping habe sich der Verkehr in jenem Gebiet außerordentlich gesteigert. Eine andere Frage ist aber, ob sie auch den Entstehungsverkehr aufnehmen kann, z. B. im Aachener Gebiet, wo die Eisenbahnverhältnisse durch die neue Grenzziehung außerordentlich ungünstig liegen und neue Zechen

entstehen. Die Tariffrage ist ebenso zu behandeln wie beim Hansakanal. Beim Aachen—Rhein-Kanal spielt noch eine Rolle, daß die Kohlenwirtschaft des Ruhrgebiets eine Schädigung von dem Kanal durch die Konkurrenz der Kohle des Aachener Gebiets befürchtet. Hier müßten aber wohl die schon erwähnten volkswirtschaftlichen Gründe berücksichtigt werden, zumal die Ruhrkohlenindustrie in dem verstärkten Abfluß durch den Hansakanal einen Ausgleich finden würde. Zur Moselkanalisierung ist Abschließendes noch nicht zu sagen. Der Gegensatz zwischen den Kanalinteressenten und der Eisenbahn ist jetzt dadurch erledigt, daß die Eisenbahn leider auf Grund des Friedensvertrages gar nicht imstande ist, ihre Gleisanlagen in diesem Gebiet zu vergrößern. Gegen die Moselkanalisierung wurde früher auch eingewandt, daß durch sie viele industrielle Betriebe von der Ruhr nach Lothringen abwandern würden, weil man Kohle und Minette zusammenlegen würde. In der Tat ist neuerdings wieder ein starker Minetteverkehr von Lothringen nach Deutschland zu beobachten. Als Gegenverkehr, der für die Moselkanalisierung unbedingt notwendig wäre, käme der Ruhrkoks in Frage, der in Lothringen zur Verhüttung gebraucht würde. Aus all diesen Gründen bedarf die Moselkanalisierung noch einer sehr gründlichen Prüfung, in die einzutreten ich bereit bin. / Der Saarkanal befindet sich noch im Stadium der Vorprüfung. Sehr großen Wert muß ich darauf legen, daß in dem Kanalprogramm die Weserkanalisierung einbezogen wird. Die Weser ist der einzige deutsche Strom, der nicht der ausländischen Kontrolle unterliegt. Seine Kanalisierung würde auch eine wertvolle Ergänzung des Mittellandkanals bilden. Ich hoffe, daß im Haupthaushalt für 1927 die Weserkanalisierung auftritt. Weiter soll auf Kosten der Stadt Frankfurt a. M. die dortige Schleuse erneuert werden, so daß Tausend-Tonnen-Kähne nach Frankfurt kommen können. Gegen die Vollendung des Mittellandkanals werden kaum Einwendungen erhoben werden. Es ist der Abschluß eines einheitlichen Wasserstraßenverkehrsnetzes. Die Frage des Klodnitzkanals in Oberschlesien, der etwa 50 Millionen M. erfordern würde, bedarf ebenfalls noch einer gründlichen Untersuchung.

Eisenbahn und Wasserstraße. In der Vollversammlung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel vom 15. 12. 1926 erörterte der 2. Syndikus Dr. Gentzsch das Verhältnis zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen. Die Gründe der Kanalfreunde sowie die Ansichten und Wünsche der Reichsbahnverwaltung und der Kanalgegner gegen den Bau weiterer Wasserstraßen wurden eingehend erörtert. Die Vollversammlung faßte in dieser Frage folgende Entschließung: Die Frage, ob weitere Wasserstraßenbauten für absehbare Zeit noch in Betracht kommen können, kann nicht grundsätzlich, sondern nur von Fall zu Fall entschieden werden. Eine Gewähr dafür, daß die Eisenbahn jeder zu erwartenden und möglichen Verstärkung des Güterverkehrs gewachsen sein wird, ist nicht gegeben. Andererseits verlangt die finanzielle Lage sowohl des Reiches wie der Eisenbahn Zurückhaltung überall dort, wo eine ernstliche Verkehrsminderung auf seiten der Bahn zu befürchten steht. Angesichts dessen kann die Kammer, welche die stärksten Binnenschiffahrtsinteressen Deutschlands in sich verkörpert, die vom Reichstagsausschuß für Verkehrsangelegenheiten am 20. Oktober d. J. eingenommene Stellung nur gutheißen, wonach der Ausbau bestehender und die Schaffung weiterer Wasserstraßen auch weiterhin überall dort, aber auch nur dort, durchzuführen ist, wo eine sorgfältige Prüfung das Vorhandensein eines maßgeblichen volkswirtschaftlichen Bedürfnisses und ein gesundes Verhältnis zwischen Kostenaufwand und volkswirtschaftlichem Ertrăgnis ergibt.

25 Jahre Schifferbörse Duisburg. Am 3. Dezember 1926 beging die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort die Feier ihres 25jährigen Bestehens. Der Festakt, den Orchester-Darbietungen stimmungsvoll einleiteten und schlossen, wurde vom Vorsitzenden der Börse, Generaldirektor Welker, mit der Erinnerung an die Gründung der Börse eröffnet. Er begrüßte die Vertreter des Reichsverkehrsministeriums, des Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe, des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, des Präsidenten des Landesfinanzamtes Düsseldorf, der Wasserbaudirektion Münster. Neben einer großen Anzahl weiterer, im Schiffahrtsverkehr tätiger Aemter hatten auch zahlreiche Schiffahrtsverbände Vertreter entsandt. Die Glückwünsche des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt überbrachte Generaldirektor Dr. h. c. Ott, Köln, der in seinen Ausführungen u. a. einen Rückblick auf die Entstehung der Schifferbörse gab. Dr. Ott, der der 1. stellv. Vorsitzende der Börse gewesen ist, führte aus, daß schon im Jahre 1899 von der Gründung einer Schifferbörse gesprochen worden sei. Zuerst sei die Idee mit Staunen, auch mit Gespött aufgenommen worden, es als unmöglich bezeichnet worden, die vielfachen Notierungen in eine Form zu bringen. Auch heute noch sei es nicht restlos gelungen. Gesichert war das Unternehmen erst, als das Kohlentransportgeschäft im Kohlenkontor zentralisiert war. Die Kohlenfracht gab einen Maßstab für das übrige Geschäft und die Beurteilung der Frachten auf dem Rhein, sowie der nach Norden, Süden und Osten weitergeführten Wasserstraßen. Die Schifferbörse wurde der Sammelpunkt, an dem sich die widerstreitenden Interessen finden können. Das Ziel sei erreicht, leider sei es nur unvollkommen in Erscheinung getreten. Aber dies könne nur ein Ansporn werden, überall da, wo es die Verhältnisse zulassen, die Gegensätze zu überbrücken. Beseitigen könnten wir sie nicht, denn sie liegen in der Natur der Dinge.. Die weiteren Worte waren eine Begrüßung des jetzigen Dombaumeisters Hertel in Köln, der als junger Architekt an dem Bau der Schifferbörse hervorragenden Anteil genommen habe. Der Redner schloß: Immer hat der Rhein im Brennpunkt der staatlichen Gegensätze gestanden. Wir müssen mitwirken, die inneren und äußeren Gefahren zu überwinden, ohne uns nach Lob oder Tadel zu richten.

Oberrheinregulierung. Nachdem schweizerischerseits alle Vorarbeiten für die Rheinregulierung Straßburg—Basel beendet sind, sollen nun — einem Eigenbericht der D. A. Z. zufolge — die Verhandlungen mit Deutschland und Frankreich wegen der Kostenverteilung in kürzester Frist beginnen. Der schweizerische Bundesrat hat eine dreigliederige Delegation zu diesem Zwecke ernannt, die aus den Herren Kreiseisenbahndirektor Dr. Herold, Zürich; Dr. Payot (Direktor der Gesellschaft für elektrische Industrie in Basel) und Dr. Strickler, Sektionschef beim eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft, bestehen wird. Die Kosten betragen 60 Mill. Schweizer Franken. / Nach einer schweizerischen Agenturmeldung vom 16. 12. 1926 ist Frankreich damit einverstanden, in der Frage der Rheinregulierung Basel—Straßburg und der Kostenbeteiligung mit der dafür ernannten besonderen schweizerischen Delegation in Verhandlungen zu treten, und zwar soll dieser Gedankenaustausch im Januar oder Februar aufgenommen werden. Die gleichen Verhandlungen mit Deutschland sollen dann im Anschluß an die mit Frankreich stattfinden.

Zusammenschluß in der nordwestdeutschen Binnenschiffahrt. Nachdem die Westfälische Transport A.-G., Dortmund, vor wenigen Tagen die Erhöhung des Aktienkapitals von 4 auf 6 Mill. RM. beantragt hat, beruft die Rhein- und Seeschiffahrt-Gesellschaft, Köln, eine Generalversammlung, um die Genehmigung eines Interessengemeinschaftsvertrages mit der Westfälischen Transport A.-G., Dortmund, einzuholen und zugleich den am 26. November 1918 geschlossenen Vertrag mit der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G., Münster, aufzulösen. Die Kapitalerhöhung wird der Westfälischen Transport A.-G. dazu dienen, die Münsterische Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G. an die Westfälische Transport A.-G. anzugliedern und so die nordwestdeutschen Binnenschiffahrtsinteressen möglichst einheitlich zusammenzufassen. / Hierzu wird der Kölnischen Zeitung geschrieben: Bekanntlich hat die Rhein- und See-Gruppe mit dem Badischen Schiffahrts-Konzern vor einigen Monaten sich in der Güterboot-Schiffahrt verständigt (für Stückguttransport) in der Weise, daß die Güterboote der beiden Gruppen zusammen fahren und unter gemeinsamer Verwaltung stehen. Auf die übrigen Betriebe, insbesondere auf Schleppschiffe, Umschlag und Lagerbetrieb, hatte diese Verständigung keinen Einfluß, wohl aber sollte, wie damals verlautete, auch eine Verständigung für diese Abteilungen angestrebt werden. Nachdem nunmehr aus der obigen Tagesordnung eine Verständigung mit der Westfälischen Transport-A.-G. in Dortmund erfolgt ist, dürfte daraus zu schließen sein, daß die badische Schiffahrtsgruppe auf die weitergehenden Anregungen nicht eingegangen ist. Zum Verständnis der jetzt vorgeschlagenen Transaktion ist zu erwähnen, daß die Rhein- und See-Schiffahrts-Gesellschaft das gesamte Aktienkapital der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus A.-G. in Münster besitzt. Diese hat ihren Schiffahrtsbetrieb ausschließlich auf den Rhein—Herne- und den Dortmund—Ems-Kanal konzentriert. Die führende Gesellschaft auf diesen Kanälen ist die Westfälische Transport-A.-G. in Dortmund, die vor einigen Monaten bereits den gesamten Schiffspark der Hemsoth A.-G. übernahm. Wenn sie jetzt aus dem Besitz der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft auch die gesamten Aktien der Münsterischen Schiffahrts- und Lagerhaus-A.-G. übernimmt, erfährt ihre Stellung auf diesen Kanälen eine weitere Stärkung. Auf der Tagesordnung der Westfälischen Transport-A.-G. steht auch die Erhöhung des Aktienkapitals von 4 auf 6 Mill. M. Dieses neue Kapital ist notwendig zum Erwerb der Münsterischen Schiffahrts-Gesellschaft, durch de-

ren Abstoßung sich die finanzielle Lage der Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft erleichtern dürfte. Diese hatte bekanntlich ein Friedenskapital von 3,5 Mill., das bei der Goldmarkumstellung auf 3,15 Mill. festgesetzt und 1925 auf 6,3 Mill. erhöht wurde. Von diesem Kapital ist die Mehrheit im Besitz des preußischen Bergfiskus und der Reichsbahn. Das Jahr 1925 hatte wieder dividendenlos abgeschlossen, die Bilanz hat bei 4 Mill. Gläubigern 3,6 Mill. M. Schuldner, 2,3 Mill. M. Wertpapiere und den Schiffspark mit 2,6 Mill. M. ausgewiesen. Bei der Westfälischen Transport-A.-G., die jetzt die erwähnte Kapitalerhöhung auf 6 Mill. durchführen will, betrug das Friedenskapital 3 Mill.; 60% des jetzigen Aktienkapitals von 4 Mill. besitzt das Ruhrkohlensyndikat, die weiteren 40% befinden sich im Besitz verschiedener Werke des Stahltrustes.



Die Mindener Hafenanlagen. Durch die markante geographische Lage der Stadt Minden an dem Schnittpunkt der künstlichen Wasserstraße, dem Mittellandkanal, mit der natürlichen Wasserstraße, der Weser, und begünstigt durch vorzügliche Bahnverbindungen nach allen Himmelsrichtungen für eng- und weitbegrenzte Versorgungsgebiete, bieten ihre Hafenanlagen eine geradezu bevorzugte Gelegenheit zur Ansiedlung von Industrie, Reedereien, Transportgesellschaften usw. / Diese Ansiedlungen sind möglich mittel- und unmittelbar am Kanal, ebenso in geschützter Nähe der Weser. / Nachdem im Laufe des Jahres 1925 auch der Südabstieg rechts der Weser, vom Kanal zur Weser, dem Verkehr übergeben werden konnte, sind nunmehr auf beiden Weserufern bequeme Verbindungen für den Kanal-Weserverkehr und umgekehrt geschaffen worden, die noch ganz besondere Bedeutung dann gewinnen werden, wenn die Weser entsprechend den Vorschlägen im Reichsarbeitsprogramm zur Behebung der Erwerbslosigkeit auf der Strecke von Bremen bis Minden derart reguliert ist, daß 1 000 - t - Schiffe bis Minden einschließlich verkehren können. Eine weitere Unterstreichung erfährt die Bedeutung der Stadt Minden als Hafenstadt durch die geplante Schiffbarmachung der unteren Werra und Verbindung über den Main bei Bamberg mit der Donau. / Nach Fertigstellung dieses großzügigen Wasserstraßenplanes ist die Weser imstande, durch ihre Fortsetzung nach Süden als Großschiffahrtsstraße die Donau, und schließlich das Schwarze Meer mit der Nordsee zu verbinden.

Eröffnung der neuen Elbebrücke bei Hämerten-Schönhausen. Die in den Jahren 1923—1926 von der Reichsbahndirektion Hannover unter der Leitung des Reichsbahnoberrats Kreß und des Reichsbahnrats Zwach erbaute neue Elbebrücke bei Hämerten-Schönhausen wurde am 8. Dezember 1926 offiziell dem Verkehr übergeben. Reichsbahnrat Zwach, Stendal, hielt einen ausführlichen Vortrag über „den geschichtlichen Werdegang des Brückenbaues". Die Brücke, ein Meisterwerk deutscher Brückenbaukunst, wurde nach eingehender Besichtigung „zu Wasser und zu Lande" als betriebsfertig abgenommen. Die Brückenbaukosten betragen etwa 5 Mill. M. Verwendet wurden 5 300 t hochwertiger Baustahl, sowie 16 000 cbm Zement für Pfeiler und Fundamente. Die Länge der Brücke beträgt 810 m. Die Arbeiten an den Pfeilern führten die Firmen Gottl. Tesch, Berlin; Beuchelt & Co., Grünberg und Windschild & Langelott, Bremen aus. Die Ueberbauten wurden hergestellt von den Firmen Fried. Krupp A.-G.; Friedrich-Alfred-Hütte, Rheinhausen und Louis Eilers, Hannover-Herrenhausen.

Berliner Wasserwacht. Am 6. 12. 1926 wurde in Berlin in den Räumen des Reichswirtschaftsrates eine Wasserwacht für den Bereich der Märkischen Wasserstraßen gegründet. Die sich aus den Kreisen des Wassersports und der Berufsschiffahrt zusammensetzende Körperschaft soll dem Zwecke dienen, etwaige Unstimmigkeiten, die sich aus dem gesteigerten Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen ergeben, auf privatem Wege zu beseitigen und so das Eingreifen der Behörden entbehrlich zu machen. Der Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren Regierungspräsident Dr. Pauli, Potsdam (Vertreter des Dtsch. Ruderverbandes); E. Deter (Ständiger Ausschuß des Verbandes Berliner Segler-Verein); Syndikus Erich Schreiber, Berlin (Binnenschiffahrt) und Dr. Andreas (A. D. A. C.).

Erweiterung des Hafens von Marienburg. Eine Erweiterung dieses Hafens ist jetzt gesichert, nachdem Stadt und Provinz dazu insbesondere auf Grund des neuen Programms für den Osten einen Zuschuß von 150 000 M. zugesagt haben. Der Hafen liegt oberhalb der bekannten Marienburger Eisenbahnbrücke, und zwar hat man dort vom Nogatstrom rechts ein kleines Hafenbecken gebaut, um das herum ein großes Industriegelände liegt. Außerdem ist auch das umliegende Gelände am Nogatstrom selbst als Hafen ausgebaut und mit Eisenbahnanschluß versehen. Die Tiefe beträgt durchschnittlich 2,2 m, die Erweiterung umschließt eine Verlängerung der Kaianlagen, so daß sie für 11 Kähne von 400 t Platz bietet, und die Herstellung eines weiteren Lagerschuppens. Dr. St.

Ausbau des Elbingflusses und der Elbinger Haffrinne. Zu den verschiedenen kleinen ostpreußischen Wasserstraßenbauten, deren Ausführung seit Jahrzehnten verschleppt wird, befindet sich auch die Vertiefung des Elbingflusses und der Elbinger Fahrrinne des Haffs. Die Rinne durch das Haff von Pillau bis zur Elbingmündung und der Unterlauf des Elbingflusses, der vom Haff bis zur Stadt Elbing 10 km lang ist, haben bei Mittelwasser eine Tiefe von etwas über vier Meter. Das ist aber für die nach Elbing fahrenden Seeschiffe, vor allem aber für die Neubauten der Schichauwerft nicht tief genug. Man hat eine Verbesserung des Elbingflusses noch während der Kriegsjahre durch Beseitigung einer darin liegenden Insel vorgenommen und auch einige Untiefen beseitigt. Aber eine wesentliche Vertiefung, wie sie seit langem notwendig ist, ist noch nicht ausgeführt. Sie wurde in der letzten Sitzung des ostpreußischen Wasserstraßenbeirates endlich für 1928 angekündigt. Wie nötig sie ist, hat man im Oktober erlebt. Da hatte die Schichauwerft ein neues Eisenbahnfährschiff „Schwerin" für die Verbindung Warnemünde—Gjedser fertiggestellt. Das kam schon beim Stapellauf auf Grund, geriet dann später auf Grund, als es fertig war und nach Pillau abgehen sollte, und mußte einige Tage liegen bleiben. Dann aber kam es bei der Aus-

fahrt nach Pillau an der Mündung des Elbingflusses auf Grund und mußte dort eine volle Woche liegen, bis man eine Untiefe weggebaggert hatte. Dabei handelt es sich um ein nur etwa 100 m langes und 4 m tiefgehendes Schiff. Man hofft nun in Elbing, daß vielleicht doch schon 1927 mit der Vertiefung der Fahrrinne begonnen wird. Dr. St.

Eine neue ostpreußische Wasserstraße. Durch kleinere Regulierungsarbeiten ist in diesem Jahre eine neue ostpreußische Wasserstraße schiffbar gemacht worden, nämlich der Weichselnebenfluß Liebe. Diese Schiffbarmachung hat besondere Bedeutung für den Hafen von Marienburg, da die kleine Wasserstraße diesem Hafen als Zubringer dient. Durch den Bau einer kleinen eisernen Schiffahrtsschleuse an der Mündung der Liebe in die Weichsel bei der Montauer Spitze ist das Flüßchen auf eine Strecke von 12 km schiffbar gemacht worden, und zwar kann es für Fahrzeuge von etwa 70—80 t benutzt werden. Die vor einigen Jahren ausgebaute Nogatwasserstraße ist bisher an der Weichsel zu Ende gewesen, weil die anschließende Weichselstrecke unter polnischer Verwaltung steht und daher nur unter sehr schwierigen Bedingungen befahren werden kann. Der Ausbau der neuen Liebe-Wasserstraße ergibt nun eine Fortsetzung der Nogat-Wasserstraße in das Hinterland von Stuhm und Marienwerder. Die Wasserstraße dient hauptsächlich der Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und hat schon im Herbst 1926 namentlich für die Transporte von Zuckerrüben erhebliche Bedeutung erlangt, wenn auch nur kleine Schiffe darauf verwendet werden können. So ist der Nutzen doch recht groß, zumal gerade solche kleine Schiffsgefäße auch auf der Nogat und den anliegenden Wasserstraßen immer noch im Gebrauch sind. Dr. St.

AUSLÄNDISCHE BINNENSCHIFFAHRT

Französische Binnenschiffahrtsstatistik im Jahre 1926. Das Journal Official vom 14. Oktober 1926 veröffentlicht in einer Statistik die Ergebnisse der französischen Binnenschiffahrt für das zweite Vierteljahr 1926. Hiernach hat sich der Verkehr auf der Höhe des Vorjahres gehalten.

Bezeichnung	Tonnage der im ersten Vierteljahr beförderten Gütermengen 1926	1925
Wasserstraßen Nordfrankreichs, des Pas de Calais und der Somme	1 880 848	1 802 867
Strecken von Belgien bis Paris	926 192	843 281
Seine	2 788 345	2 902 389
Strecke von Paris bis Straßburg und östliche Wasserstraßen	2 066 314	1 908 547
Rhein	996 557	716 490
Wasserstraßen Mittelfrankreichs	834 835	767 952
„ Südfrankreichs	431 842	404 094
„ Westfrankreichs	252 209	241 067
Auf den Gesamt-Wasserstraßen	10 177 142	9 586 187

Neue französische Rheinschiffahrtsgesellschaft. Ende Oktober wurde in Mülhausen die Firma „Lloyd Rhénane“ (Société Mulhousienne de Navigation de L'Est de la France) gegründet. Der Sitz der Geschäftsführung ist Straßburg. Das Kapital der Gesellschaft beträgt 3 Millionen Franken. Der Schiffspark besteht aus etwa 21 Schiffen von insgesamt 30 000 t. / Die Schiffe gehörten bisher noch der Regierung und waren an andere Firmen zu einem billigen Tagessatz vermietet. Sie sind nun in das Eigentum der oben genannten Gesellschaft übergegangen. / Der „Lloyd Rhénane“ ist der Gruppe Plouvier (Antwerpen) Société Française angegliedert, steht aber sonst auf eigenen Füßen. Es ist die erste Rheinschiffahrtsfirma in Straßburg, die ihren Hauptsitz in Mülhausen hat. / Präsident des Verwaltungsrats ist ein Herr F. Samey und als Direktor ein Herr Vosselmann.

Reparationsbauten in Frankreich. Pressenachrichten zufolge ist im vorigen Monat ein vorläufiger Vertrag über ein großes Talsperren-Bauprojekt abgeschlossen worden, der allerdings noch der Genehmigung der Reparationskommission bedarf. Der Bauplan, der dann sofort in Angriff genommen werden soll, betrifft das in früheren Jahren im Zusammenhang mit dem Lehrer-Siemens-Konzern erörterte Verdonprojekt, das den Verdonfluß in Südfrankreich stauen und seine Wasserkräfte zur Erzeugung von elektrischer Kraft ausnutzen will. Die Bauausführungen sollen durch die Deutsche Baukonsortium G. m. b. H., Berlin in Zusammenhang mit französischen Unternehmern erfolgen. Das Projekt hat einen Wert von 20 Mill. M., die Bauten sollen sich auf etwa 2½ Jahre erstrecken, wobei auch gemäß den Bestimmungen über die Reparationssachlieferungen deutsche Bauarbeiter Verwendung finden sollen.

Der gegenwärtige Stand der Elbe—Oder—Donau-Kanalprojekte. Zu den Wasserbauverhandlungen zwischen Deutschland und der Tschechoslowakei, über die wir in der Novembernummer berichtet haben, erfährt die „Deutsche Tageszeitung“ (21. 11. 26), daß die verschiedenen Prager Meldungen über diesen Gegenstand als stark tendenziös zu betrachten sind und mit Vorsicht aufgenommen werden sollten. Richtig ist nur, daß tschechoslowakischen Ingenieuren, welche sich für ihre Projektarbeiten Unterlagen verschaffen wollten, Gelegenheit zu einer Aussprache mit deutschen Fachkollegen gegeben worden ist. Die Frage, ob der Kanal erwünscht wäre, ist nicht erörtert worden. Es ist nicht klar, ob die Tschechoslowakei wirklich gewillt oder in der Lage sein wird, das Riesenwerk einer Kanalverbindung von der Donau zur Oder durchzuführen. In oberschlesischen Wirtschaftskreisen rechnet man mit der Gefahr, daß der Kanalbau von der Oder her schon in Mährisch-Ostrau stecken bleiben könnte und dann durch Begünstigung der dortigen Eisenindustrie für Deutsch-Oberschlesien eine erhebliche Verschlechterung seiner Wettbewerbslage herbeiführen könnte. Wir hoffen, daß bei dieser Sachlage deutscherseits das Projekt ohne grundsätzliche Kanalbegeisterung behandelt werden möge, da es vielleicht möglich sein wird, die Belange deutscher Seehäfen, insbesondere Stettins, auch auf dem Eisenbahnwege von Cosel aus ohne Schädigung der schlesischen Wirtschaft sicher zu stellen.

Neuregelung der Donauschiffahrt im Eisernen Tor. Die vor kurzem beendete Wintertagung der Internationalen Donaukommission in Preßburg hatte sich zum wiederholten Male auch mit der Frage der Regelung der Schiffahrt im Eisernen Tor befaßt. In dieser Angelegenheit stand ein von der südslawischen und der rumänischen Regierung gemeinsam ausgearbeitetes Elaborat zur Diskussion, das bereits in geänderter Form vorlag. Vor zwei Jahren war das erste Elaborat ausgearbeitet worden, doch haben die interessierten Staaten zahlreiche Abänderungsanträge ausgearbeitet, die im Laufe der späteren Vollversammlungen der Donaukommission auch angenommen wurden. Die jetzt beendete Wintertagung der Internationalen Donaukommission hat nun hinsichtlich der Neuregelung der Schiffahrtsverhältnisse den Beschluß gefaßt, die neuen Bestimmungen bis zum 1. April des nächsten Jahres in den Amtsblättern zu veröffentlichen, damit das Statut unwiderruflich und spätestens am 1. November 1927 in Kraft treten könne. Hinsichtlich der besonderen Verhältnisse der Schiffahrt im Eisernen Tor wurde in der Frage der Schiffahrtstaxen beschlossen, daß die Gebühren in der Valuta des betreffenden Landes bezahlt werden sollen, und zwar auf Grundlage des Umrechnungsverhältnisses in Gold. Die Umrechnungskurse für die einzelnen Valuten werden von zehn zu zehn Tagen von der Internationalen Kommission in Preßburg festgesetzt werden. Die anderen Taxen, die nicht besonders festgesetzt sind, können in der Zukunft ausschließlich in Schweizer Franken bezahlt werden.

Monatsbericht aus den Donauländern. Die Interessengemeinschaft in der Donauschiffahrt, welcher, wie berichtet, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und deren Tochterunternehmen, die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft angehören, steht vor ihrer Erweiterung: Es sind Verhandlungen zum Zweck des Eintritts des Bayerischen Lloyd in den Pool im Gange. Sobald diese Gemeinschaft der vier Gesellschaften abgeschlossen ist, wird die Möglichkeit bestehen, auf der ganzen Donau eine deutsch orientierte Verkehrspolitik zu treiben und den Verkehr bei billigster Regie so einheitlich und zweckmäßig einzurichten, daß der Pool eine nahezu monopolartige Stellung einnehmen wird. / Die Tagung der Internationalen Donaukommission in Preßburg fand unter dem Vorsitz des ungarischen Delegierten Admiral Dietrich von Sachsenfels statt. Der Sitz der Kommission wurde für die Dauer der nächsten fünfjährigen Amtsperiode nach Wien verlegt. Damit ist nach langem Für und Wider der ursprüngliche Wunsch der deutsch orientierten Delegierten durchgedrungen. Der französische Beirat bei der Kommission, Jean Millet, ist während der Tagung beim Besuch eines französischen Schiffes in den Strom gestürzt und ertrunken. Die Donaukommission verliert in diesem Kom-

missär einen hervorragenden und in allen Angelegenheiten der Binnenschiffahrt vielfach bewährten Mitarbeiter. Der Verunglückte war auch Vorsitzender der Französischen Gesellschaft für Binnenschiffahrt. / Die bedeutendste Werftgesellschaft in Oesterreich, die Schiffswerft Linz A.-G., wird als selbständiges Unternehmen aufgelöst und mit der Climax-Motoren-Werke A.-G. fusioniert. Im Wiener Winterhafen ist, wohl zum ersten Male in solcher Entfernung von der Meeresküste, ein für die See bestimmtes Schiff vom Stapel gelaufen. Es handelt sich um einen Motorschoner von 360 t mit 175 PS (Zwei-Zylinder-Halb-Diesel-Rohölmotor), mit Segeltakelage, großen Offiziers- und Mannschaftsräumen, Kühlkammern, Funkeranlage etc. Das Schiff ist für die Königl. Bulgarische Fischereischule in Varna bestellt worden. Das Einigungsamt in Wien hat eine grundsätzlich wichtige Entscheidung getroffen. Die Wiener Angestellten des Bayerischen Lloyd wählten einen Betriebsrat; die Wahl wurde vom Einigungsamt als ungültig erklärt, weil Verkehrsunternehmungen, wie es Schiffahrtsbetriebe sind, keine Betriebsräte wählen können; auch die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft untersteht nicht dem Betriebsrätegesetz. — Zwei höhere Beamte der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben sich Unterschlagungen in der gewaltigen Höhe von rund 1½ Millionen Schilling zu Schulden kommen lassen. Die Tschechoslowakei nimmt an der in Hamburg stattfindenden Trustverhandlungen der deutschen Elbeschiffahrt teil. — Die tschechoslowakischen Staatsbahnen haben wesentliche Frachtermäßigungen für Schwefelamoniak zu den Elbehäfen bewilligt. — Der böhmische Mittellauf der Elbe wird großzügig reguliert werden. Es sind hier zwar bereits 106 km reguliert, jedoch nicht zusammenhängend, sondern an achtzehn verschiedenen Stellen, sodaß zusammenhängend lediglich 18 km von Melnik ab reguliert sind. / In Ungarn ergeben sich unvorhergesehene Schwierigkeiten für die Durchführung der von deutscher Seite vorgeschlagenen Erbauung eines Donau—Theißkanals. Die ungarische Regierung, die bereits ihr volles Interesse erklärt hat, weigert sich, die geforderte Zinsengarantie zu übernehmen. Denn auf diese Art müßte sie allein das gesamte Risiko tragen. — Zwischen Ungarn und Jugoslawien sind Verhandlungen im Zuge, welche auf eine Beschleunigung und Verbilligung des gegenseitigen Verkehrs hinzielen. Es ist beabsichtigt, die Tarifsätze gegenseitig um 50% herabzusetzen. / In Jugoslawien wurde bei der Direktion der Staatlichen Flußschiffahrt, der Nachfolgerin des aufgelösten Schiffahrtssyndikats SHS, ein Beirat eingesetzt, dessen Aufgabe vor allem die Abgabe von Meinungsäußerungen in Fragen der Verbesserung des Donauverkehrs und der Reform der Schiffahrtstarife ist. Dem Beirat gehören Vertreter der staatlichen Stellen, der Belgrader Handelskammer sowie ein Exporteur und ein Importeur an. Die Handelskammern der übrigen an der Donauschiffahrt interessierten jugoslawischen Städte haben an die Regierung eine Eingabe gerichtet, in welcher sie gleichfalls beratende Stimmen in diesen Ausschuß verlange. — Zwischen Neusatz (Novi Sad) und Peterwardein (Petrovaradin) arbeiten derzeit deutsche Ingenieure und vielfach auch deutsche Arbeiter unter Verwendung deutscher Maschinen am Neubau einer Donaubrücke, deren Bestandteile auf Reparationskonto geliefert worden sind. Die Brücke dürfte in dreieinhalb Monaten fertiggestellt sein. — Der englische Kohlenstreik hat eine Konjunktur für jugoslawische Kohle erzeugt. — Im ersten Semester des laufenden Jahres betrug die jugoslawische Ausfuhr 2 616 625 t im Werte von 360 Millionen Golddinar gegen 2 145 337 t für 380 Mill. G.-D. in derselben Periode des Vorjahres. Die Verringerung des Wertes bei Zunahme der Menge erklärt sich aus der Preisbaisse landwirtschaftlicher Produkte auf dem Weltmarkt und aus der Verbesserung des Dinarkurses. Die Hauptausfuhr bestand aus Mais, welcher donauabwärts via Braila im Werte von 44 Mill. G.-D. verschifft wurde. Geringere Mengen Mais gingen nach Italien (21 Mill. G.-D.) und donauaufwärts nach der Tschechoslowakei (13 Mill. G.-D.). Den Weg donauabwärts wurden auch erhebliche Mengen Getreide via Braila ausgeführt (9½ Mill. G.-D.). Deutschland bezog große Quantitäten Kupfer (8½ Mill. G.-D.), Eier (8½ Mill. G.-D.), Fleisch (gegen 4 Mill. G.-D.) und Fleischprodukte (0,2 Mill. G.-D.). / Die Getreideausfuhr Rumäniens über die Donauhäfen des Landes leidet nach wie vor unter dem schweren Mangel an rollendem Material. Der Antransport in die Hafenplätze ist vollkommen ungenügend. Die Vorräte an Exportgerste, welche hauptsächlich für Deutschland gesucht war, sind in den Häfen erschöpft. Aehnlich verhält es sich mit der Petroleumausfuhr: auch hier steht nicht annähernd die erforderliche Menge von rollendem Material für den Transport an die Häfen zur Verfügung. — Die Bauarbeiten in den beabsichtigten Freizonen von Galatz und Braila, von denen man sich viel verspricht, sind mit insgesamt 750 Millionen Lei veranschlagt. — Die beabsichtigte Erhöhung der Sulina-Kanaltaxe ist bis auf weiteres fallen gelassen worden. Der Wasserstand in der Mündung hat sich soweit gebessert, daß sich der Verkehr unbeschränkt abwickeln kann. Dr. F. W.

Deutscher Reparationsbau in Jugoslawien. Der jugoslawische Ministerrat beschloß, das Angebot deutscher Industrieller, die große Donaubrücke bei Pancova, die Belgrad mit Pancova verbindet, auf Rechnung der Reparationen zu erbauen, anzunehmen. Der Vertrag wird in den nächsten Tagen unterzeichnet und mit dem Bau im Frühjahr begonnen werden. Die Brücke wird rd. 200 Mill. Dinar kosten.

Der Weichsel—Seeverkehr. Eine eigenartige Entwicklung hat in diesem Jahre der Weichsel—Seeverkehr bis Dirschau genommen, über den hier wiederholt berichtet wurde. Nach den günstigen Erfahrungen hiermit wird dieser Weichsel—Seeverkehr wahrscheinlich eine dauernde Einrichtung bleiben und eine weitere Entwicklung nehmen. Zunächst soll der Weichselverkehr bis Dirschau den ganzen Winter hindurch im Betrieb bleiben. Der schon im Novemberheft der Z. f. B. Seite 476 gemeldete Ankauf von Seeleichtern und Schleppdampfern durch die polnische Reederei Wisla-Baltyk ist inzwischen perfekt geworden, und zwar handelt es sich um deutsche Fahrzeuge, die von der Bugsier-Reederei- und Bergungs-A.-G. in Hamburg gekauft sind. Es sind dieselben Seeleichter und Schleppdampfer, die schon im Jahre 1926 mietweise im Seeverkehr zwischen Dirschau und Skandinavien tätig gewesen sind. Dieser Dirschauer Seeverkehr hat sich so günstig entwickelt, daß die Kohlenausfuhr über den Weichselhafen Dirschau direkt nach See größer gewesen ist als über den neuen polnischen Seehafen Gdingen. Berücksichtigt man, daß für den Ausbau von Gdingen etliche Millionen Goldfranken bereits aufgewandt sind, so muß man diese Leistung von Dirschau ohne nennenswerte Aufwendungen für den Ausbau des Stromes sehr hoch einschätzen. Die seewärtigen Kohlenverladungen von Dirschau haben in den letzten Monaten betragen: im Oktober 43 000 t (über Gdingen 36 000 t), im September 41 000 t (Gdingen 37 000 t). Das sind immerhin für einen Flußhafen schon sehr stattliche Zahlen. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs durch den Winter ist keineswegs besonders schwierig. Die Schwierigkeiten lagen ja zunächst darin, daß die Weichselmündung bei Schiewenhorst ihr Fahrwasser infolge Versandung dauernd verändert. Es hat sich herausgestellt, daß trotzdem der Verkehr mit Fahrzeugen von 3 m Tiefgang durch diese Mündung sehr gut möglich ist. Allerdings wäre das Bild wesentlich anders geworden, wenn nicht im Jahre 1926 die Weichsel das ganze Jahr hindurch ungewöhnlich hohen Wasserstand gehabt hätte. Tatsache ist aber, daß die Schwierigkeiten an der Mündung selbst geringer gewesen sind als man angenommen hatte. Für den Winter bedarf es zur Aufrechterhaltung des Verkehrs nur etwas größerer Anstrengungen der vorhandenen Eisbrechdampfer, die sich in den Händen des Danziger Hafenausschusses befinden. Die Aufgabe dieser Eisbrechdampfer liegt in der Hauptsache darin, schon bei Beginn des Eisstandes auf der Weichsel mit dem Eisaufbruch von der Mündung ab zu beginnen und dafür zu sorgen, daß im Frühjahr eine offene Rinne stromauf bis in die Gegend von Thorn oder wenigstens bis Graudenz vorhanden ist, damit die Eismassen und Hochwassermengen des Frühjahrs, die von Kongreßpolen herabkommen, freien Abgang nach See haben und dadurch Dammbruch und Hochwassergefahren vermieden werden. Die Eisbrecher arbeiten also ohnehin schon vom Beginn des Eisstandes an, und es ist deshalb wohl nicht besonders schwer, ständig bis Dirschau eine Fahrrinne offen zu halten. Eine andere Frage ist es, ob nicht durch Grundeis die Durchfahrt zeitweise sehr erschwert wird. / Im Zusammenhang mit dem Ankauf der Seeleichter für den Seeverkehr bis Dirschau ist auch von polnischer Seite angekündigt worden, daß man eine Vertiefung des Fahrwassers zwischen Dirschau und der See auf 5 m sofort in die Wege leiten wolle, und zwar ist dies durch Baggerungen geplant. Wenigstens wurde der Vorgang in der polnischen Presse als Baggerungsaufgabe dargestellt. Auch eine solche Vertiefung der Weichsel auf 5 m ist sehr wohl möglich, aber nicht durch Baggerungen und nicht in kurzer Zeit. Gegenwärtig beträgt die Fahrwassertiefe bis über Schönbaum hinaus zur Abzweigung des Weichsel—Haff-Kanals, also auf 35 km von der Mündung ab 3½ und weiter stromauf bis Dirschau 3,10 m bei Mittelwasser. Bei niedrigem Wasser, das

in gewöhnlichen Sommern 2—3 Monate vorhanden ist, ist allerdings nur eine Tiefe von wenig über 2 m vorhanden. Als in diesem Jahre das Wasser nur wenig unter Mittel sank, konnten die Seeleichter auch bei Dirschau nur halb beladen werden und mußten die weitere Zuladung unterhalb des Weichsel—Haff-Kanals einnehmen. Eine weitere Vertiefung der Wasserstraße durch Baggerungen erscheint fast unmöglich, da der Strom von oberhalb so große Mengen Sinkstoffe mit sich führt, daß dadurch immer wieder eine Versandung herbeigeführt wird. Eine Vertiefung der Fahrrinne unterhalb Dirschau hat daher auch einen vollständigen Ausbau der oberen und mittleren Weichsel zur Voraussetzung. Immerhin scheint das Streben nach einer eigenen Seeverbindung in Polen nun auch das Problem des Weichselausbaues allmählich in Gang zu bringen.

Der Ausbau des Dnjepr. Rußland plant seit Jahrzehnten einen großzügigen Ausbau des Dnjepr durch Umgehung der großen Stromschnellen unterhalb Jekaterinoslaw, wo eine Reihe von Felsenstufen auf eine Strecke von 37 km die Schiffahrt sehr erschwert und die Wasserstraße des Dnjepr dadurch in zwei getrennte Teile zerlegt. Der Dnjepr ist sonst eine der größten und besten Schiffahrtsstraßen von Europa. Besondere Bedeutung erhält er noch dadurch, daß er durch seinen Nebenfluß Pripet und den Königskanal mit dem Weichselgebiet in Verbindung steht, wodurch schon heute eine Wasserstraße zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer vorhanden ist. Die alten Pläne für den Ausbau des Dnjepr sind jetzt ein Stück gefördert worden dadurch, daß der Oberste Volkswirtschaftsrat von Sowjet-Rußland mit einer amerikanischen Firma einen Vertrag geschlossen hat, durch den die Firma einen genauen Entwurf für den Ausbau herzustellen sich verpflichtet hat. Eine hierzu bestimmte Kommission, die sogenannte Dnjeprostroi-Kommission, befindet sich bereits bei der Arbeit. In erster Linie sollen die Stromschnellen unterhalb Jekaterinoslaw dadurch beseitigt werden, daß man den Strom dort durch eine Talsperre von 1,5 km Länge und 37 m Mindesthöhe anstaut und diese Talsperre durch eine große Schleusenanlage umgeht, dadurch wird einerseits der Strom durchgehend auf etwa 1 500 km Länge für Schiffe von 1 000 t befahrbar und außerdem wird ein großes Kraftwerk an der Talsperre ermöglicht, dessen Leistungsfähigkeit im ersten Ausbau bereits 210 000 Kilowatt ergeben soll. Nach Fertigstellung dieser Talsperre wird dann ein Ausbau des Oberlaufs des Dnjepr vorgesehen, und danach wäre der Ausbau der Wasserstraße zwischen der Ostsee und dem Schwarzen Meer nicht mehr schwierig, sobald Polen die Weichsel ausgebaut hat. Man erwartet durch die Schleusen bei den Stromschnellen nach der Fertigstellung sofort einen Verkehr von ca. 4½ Mill. t Gütern jährlich. Der Bau der Talsperre mit den Schleusen soll 5—6 Jahre dauern. Dr. St.

Amerikanischer Hafenverkehr. Die Verschiedenartigkeit der Verhältnisse auf dem Gebiete des Verkehrs, die zwischen Europa und Amerika bestehen, fanden in einem Vortrag von Dr. Mac Elwee im Deutschen Verband Technisch-Wissenschaftlicher Vereine in Berlin eine recht interessante Beleuchtung. Einem in „Der Deutsche", Berlin, erschienenen Berichte entnehmen wir: Der scharfen Küstengliederung des europäischen Kontinents, die es mit sich bringt, daß hier alle großen Industriebezirke in naher Verbindung mit einem neuzeitlich eingerichteten Seehafen stehen, gegenüber bildet der nordamerikanische Kontinent eine geschlossene Einheit; die großen amerikanischen Industriebezirke liegen meist außerordentlich weit vom Meere ab. Die aus diesem Grunde hohen Eisenbahnfrachten wirken sehr nachteilig auf den internationalen Wettbewerb Amerikas ein. / Abgesehen von der Mississippi-Wasserstraße kommen an Binnenwasserverkehrswegen in Nordamerika nur noch die Verbindung von den großen nordamerikanischen Seen zum Atlantischen Ozean in Frage. Hier müssen Seeschiffe verkehren können; die Handelsflotte auf den großen Seen muß seetüchtig sein; und da sich in ihrer Nähe die gewaltigen Kornkammern und Erzlager der Union befinden, ist es wünschenswert, daß deren Erzeugnisse ohne Umladen über See befördert werden können. Hierfür kann der St. Lorenz-Strom dienen, dessen Stromschnellen allerdings durch Kanäle umgangen werden müssen, und der durch den Welland-Kanal im Seengebiet ergänzt wird. Dieser Kanal ist auf kanadischer Seite bereits fertiggestellt. Die zweite Verbindung des Seengebietes mit dem Atlantischen Ozean besteht in dem New-York States-Barge-Canal, der im Hudson endet, jedoch nur für Kanalschiffe, also mit Umladung im New Yorker Hafen bei Ueberseefrachten, in Frage kommt. / Der Hafen von New York, der die Hälfte des gesamten Ausfuhrhandels der Union zu bewältigen hat, ist an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, was, wie der Vortragende meinte, jeder Amerikaner mit Ausnahme der New Yorker anerkenne; von jenen könne man aber diese Einsicht nicht gut verlangen. Aus diesem Grunde war man bemüht, noch andere atlantische Häfen zu fördern, was vor allem durch Festsetzung angemessener Eisenbahnfrachtraten von den Industriebezirken zur Küste, also beispielsweise von Chicago zum Atlantischen Ozean erreicht wurde. Es kommen dafür die Häfen Hampton, Charleston, Savannah und andere in Betracht, von denen sich besonders Charleston, das lange Jahre infolge der Schäden und Nachwehen des Bürgerkrieges in seiner Entwicklung gehemmt war, gut entwickelt hat. Charleston ist übrigens auch durch seine schöne alte Architektur, die vielfach altspanische Baustile aufweist, und dadurch einen unamerikanischen Eindruck macht, berühmt. Gegenwärtig herrscht in allen nordamerikanischen Häfen Hochkonjunktur. Jeder verfügbare Schiffsraum wird, eine Folge des englischen Kohlenstreikes, zum Kohlentransport aus Nordamerika herangezogen, und es ist soweit gekommen, daß sogar die Baumwollproduzenten in große Schwierigkeiten gerieten; denn für die Wegbeförderung ihrer Erzeugnisse, für die keine Konjunkturfrachtraten bewilligt werden können, fehlte es an Schiffsraum. Bemerkenswerte Angaben machte Mac Elwee über den nordamerikanischen Hafenbau. In der Kriegszeit hatte man, um die günstigsten Formen von Kais und Lagerhäusern zu ermitteln, in den zahlreichen Häfen verschiedenartige Anlagen errichtet. Weiten Flachbauten auf der einen Seite stehen vielstöckige Lagerhäuser andererseits gegenüber. Auch die in Europa üblichen Portalkrane, die dazu dienen, um schwere Lasten aus den Schiffen zu heben und gegebenenfalls direkt in die Eisenbahnwagen zu verladen, hatte man aufgestellt. Merkwürdigerweise kamen sie jedoch fast nicht in Betrieb. Der Grund war aber, wie der Redner erzählte, kein „technischer", sondern ein „juristischer". Die Eisenbahnlinien bezw. die Schiffahrtsgesellschaften wollen der Hafenverwaltung keine Gebühr für die Kranbenutzung zahlen, und so behilft man sich eben mit den Ladebäumen der Schiffe, selbst wenn man damit langsamer und indirekt teurer arbeitet. Schilda liegt nicht nur in Europa! / Auch in Nordamerika ist der Kampf der „Nur-Eisenbahner" gegenüber den Wasserstraßenfreunden häufig lebhaft, und es fällt oft nicht die Entscheidung so, daß sie der gesamten Wirtschaft und nicht nur einzelnen Teilen zugute kommt. Immerhin sind in den letzten Jahren viele Tausende von Eisenbahntarifänderungen zur Begünstigung dess Seeverkehrs durchgedrückt worden. G. S.

RECHTSFRAGEN DER BINNENSCHIFFAHRT

Einheitswerte von Binnenschiffen. Das neu geschaffene Reichsbewertungsgesetz vom 10. August 1925 stellt die Grundsätze auf, nach welchen für die Zwecke der Vermögenssteuer des Reiches Vermögensarten, Vermögensgegenstände und Gesamtvermögen zu bewerten sind. Darüber hinaus hat es aber noch eine weitere Bedeutung. Es schafft für diese Vermögen Einheitswerte, welche für alle, nicht nur die von seiten des Reichs erhobenen Steuern, sondern auch für die Steuern der Länder und der Kommunen, sofern sie nach dem Merkmal des Wertes erhoben werden, gelten. Das trifft in vorzüglicher Linie also für die Industriebelastung, Gewerbekapitalsteuer, die Grundvermögenssteuer und damit auch die Hauszinssteuer zu. Zunächst wirken sich die Einheitspreise praktisch auf die endgültige Ver-

mögenssteuer und Gewerbekapitalsteuer für 1925 und 1926 aus. Kommt eine Veranlagung derjenigen Steuern, für die die Einheitswerte geschaffen wurden, so ist in jenen Veranlagungen die Wertfestsetzung unanfechtbar. Ein Einspruch kann sich nur etwa gegen falsche Anwendung des Tarifs oder gegen Unterlassung zugelassener Abzüge richten. Solche Einheitswerte werden nun auch für Binnenschiffe festgestellt und durch Feststellungsbescheide zugestellt. Nach den Bestimmungen des Reichsbewertungsgesetzes, das wieder auf die Reichsabgabenordnung Bezug nimmt, ergänzt durch Durchführungsbestimmungen und Ministerialerlasse, insbesondere den Erlaß des Reichsfinanzministers 3 V. 2600 vom 25. 5. 1926, sind Schiffe als gewerbliches Betriebsvermögen in der unten dargestellten Weise zu bewerten — sei es, daß sie das ganze Vermögen des Steuerpflichtigen bedeuten oder nur einen Teil seines Vermögens oder eine Vermögensart darstellen. Das Gesetz geht von folgendem Standpunkt aus: Wollte man ein Schiff immer nur nach dem tatsächlichen Anschaffungspreis bewerten, so würde man nur in einem Teil der Fälle dem heutigen Vermögenswert des Fahrzeuges gerecht, bezw. dem vom 1. Januar 1925, dem gegenwärtigen Vermögensteuerstichtag. Der Anschaffungspreis liegt in vielen Fällen unter (Inflationspreise), in vielen Fällen auch über dem Vermögenswert. Das berücksichtigt das Gesetz und die dazu erlassenen Richtzahlen. 1. Schiffe, die vor dem 31. Dezember 1918 erworben sind: Es gilt „der gemeine Wert", das heißt der Wert, den man für das Schiff am 1. Januar 1925 beim normalen Verkauf (nicht etwa einem Notverkauf) erzielt hätte. Den Begriff des „gemeinen Wertes" definiert § 138 der Reichsabgabenordnung dahin:

„Der gemeine Wert wird durch den Preis bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Gegenstandes unter Berücksichtigung aller den Preis beeinflussenden Umstände bei einer Veräußerung zu erzielen wäre; ungewöhnliche oder lediglich persönliche Verhältnisse sind nicht zu berücksichtigen."

Es kann aber statt dieses gemeinen Wertes auch der Anschaffungswert genommen werden (das ist der Wert, den der Erwerber, als er das Schiff kaufte oder herstellen ließ, dafür gezahlt hat), wenn dieser Preis nicht durch die Inflation schon stark beeinflußt ist; ist das Schiff etwa im Jahre 1918 gekauft, wo infolge der Geldentwertung die Preise — wie wir heute wissen — schon anfingen, unter den Wert zu gehen, so wird nicht etwa dieser Anschaffungswert zugrundegelegt, sondern der gemeine Wert vom 1. Januar 1925. Grundsätzlich muß der gemeine Wert genommen werden, der Anschaffungswert nur dann, wenn das Finanzamt ihn ausdrücklich zuläßt. / 2. Schiffe, die zwischen dem 1. Januar 1919 und 31. Dezember 1923 erworben sind: Diese Schiffe sind in der Inflationszeit gekauft oder hergestellt. Die damals bezahlten Preise entsprechen durchweg nicht dem Wert, den ein Fahrzeug gleicher Art, Güte und gleichen Alters am 1. Januar 1925 hatte. Deshalb ist schlankweg bestimmt, daß alle diese Fahrzeuge zu bewerten sind nach demjenigen Wert, den sie am 1. Januar 1925 tatsächlich hatten — also nur nach dem gemeinen Wert. Die Bestimmung bedeutet eine wesentliche Höherbewertung dieser Gruppe von Fahrzeugen gegenüber dem bisherigen Zustand. 3. Schiffe, die vom 1. Januar 1924 ab erworben sind: Bei diesen Schiffen hat der Pflichtige die Wahl. Es kann der Anschaffungspreis eingesetzt werden oder auch der gemeine Wert vom 1. Januar 1925. / Der gemeine Wert eines Fahrzeuges müßte nun immer im Einzelfall festgesetzt werden. Das Gesetz ermächtigt aber den Reichsfinanzminister, unter Inanspruchnahme von Sachverständigen Richtlinien für bestimmte Gruppen von Gegenständen des Betriebsvermögens aufzustellen. Demgemäß sind für den Bezirk des Landesfinanzamts Breslau Richtlinien für die Bewertung von Oderfahrzeugen nach dem Anschaffungs- oder Herstellungspreise vom 1. Januar 1925 für neue Fahrzeuge aufgestellt worden. Diese Richtzahlen dürften auch für die übrigen Landesfinanzämter im Oderbezirk von Bedeutung sein. Der Bewertung der Binnenschiffe werden diese Richtzahlen zugrundegelegt, soweit erkennbar, schließen sich die Finanzämter an sie an, wiewohl im Einzelfall erhebliche Abweichungen sich rechtfertigen lassen, denn Binnenschiffe gleicher Art, Herkunft und gleichen Alters — das sind die Bewertungsmerkmale der Richtzahlen — sind noch lange nicht gleichwertig! Ebenso wie eine Landstraße einen Kraftwagen ganz anders abnutzt wie die andere, gilt dies auch für Schiffahrtsstraßen. Und das Arbeitsgebiet der deutschen Binnenschiffahrt, der westdeutschen wie der ostdeutschen, umfaßt viele Tausend Kilometer und reicht beiderseits weit über die deutsche Reichsgrenze hinaus. / Die Richtzahlen unterstellen, daß das Schiff am 1. Januar 1925 neu gebaut wurde. Infolgedessen sind für ältere Binnenschiffe noch Abschreibungen vorzunehmen. Diese betragen:

bei eisernen Kähnen 4%
bei Dampfern . . . . 5—6%
bei hölzernen Kähnen 6%

vom „Neuwert". Darnach errechnen sich dann die gemeinen Werte alter Fahrzeuge am Stichtag vom 1. Januar 1925. Wo als Einheitswert statt des gemeinen Werts der Anschaffungspreis zugelassen ist, verringert sich dieser entsprechend um die gleichen Abschreibungssätze. Zur Ermittelung des „Einheitswertes" des gewerblichen Betriebsvermögens sind von dem also ermittelten „Rohvermögen" die Schulden abzuziehen, soweit sie — so sagt § 28 des Bewertungsgesetzes — „mit der Gesamtheit oder mit einzelnen Teilen des gewerblichen Betriebes in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen". Schiffshypotheken, wenn es sich um Neubau-, Reparaturbau- und Kaufgeldschulden handelt — stehen immer in wirtschaftlichem Zusammenhang mit dem gewerblichen Betriebe und sind damit bei der Festsetzung des Einheitswertes immer abzugfähig. Besteht das zu besteuernde Vermögen nur in dem Schiffe, so dürfte das keine weiteren Schwierigkeiten bereiten. Bei der Festsetzung von Reedereivermögen oder beim Zusammentreffen von Vermögen verschiedener Art (Grundbesitz!), bei der Ermittlung von Gesamtvermögen sind vom Gesamtwert die Schulden abzuziehen, soweit sie beim einzelnen Gegenstand nicht bereits berücksichtigt wurden; so z. B. wenn eine Hypothek auf ein Schiff für ein Darlehn aufgenommen wurde, das einem anderen Vermögensgegenstand zugutekam. / Die Einheitswerte von Fahrzeugen werden auch nicht ohne Bedeutung sein für die Berechnung von persönlichen Forderungen im Aufwertungsverfahren. / Die Feststellung des Einheitswertes erfolgt durch den „Gewerbeausschuß", der mit „Gewerbesteuerausschuß" nicht zu verwechseln ist! Er ist ein Organ des Finanzamtes, nicht des Kreisausschusses. Gegen den Feststellungsbescheid ist das Rechtsmittel des Einspruchs — innerhalb eines Monats nach Zustellung — gegeben. Nun hat man Gelegenheit, sich zur Bewertung eingehend unter Beifügung von Belegen und Benennung von Beweismitteln zu erklären. Der Gewerbeausschuß entscheidet darüber. Gegen die „Einspruchsentscheidung" findet die Berufung an den „Oberbewertungsausschuß" und schließlich die übliche Rechtsbeschwerde an den Reichsfinanzhof statt.

Rechtsanwalt Dr. Jony Schneider, Breslau.

Streik ist kein zufälliger Umstand im Sinne §§ 29, 48 B. Sch. G. Im Juni v. Js. brach in den Duisburg-Ruhrorter Häfen ein Hafenarbeiterstreik aus, der sich auf sämtliche, dem Hafenbetriebsverein angeschlossenen Verladebetriebe ausdehnte. Obwohl die Umschlagsbetriebe der Hüttenwerke und einige andere Betriebe nicht bestreikt worden sind, wurde der Streik von Seiten der Verlader als ein allgemeiner Streik, wie auch als ein zufälliger Umstand im Sinne der §§ 29, 48 bezeichnet. Nach den Bestimmungen dieser Paragraphen zählen bekanntlich diejenigen Tage nicht als Lade- und Löschtage, an denen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist. Die Folge war, daß für die in Ladung oder Entlöschung liegenden Schiffe die Streiktage vom 6. bis 22. Juni nicht in Anrechnung gebracht worden sind und die Zahlung von Liegetagen verweigert wurde. / In einem jetzt entschiedenen Streitfalle ist sowohl das Landgericht in Duisburg, wie das Oberlandesgericht in Düsseldorf dem von Syndikus Dr. Reinig, Duisburg, bereits vor längerer Zeit vertretenen Standpunkt gefolgt, daß, ganz abgesehen von der praktischen Frage, ob und in welchem Umfange Güter verladen werden konnten, selbst bei einem allgemeinen Hafenarbeiterstreik in grundsätzlicher Beziehung nicht von einem zufälligen Umstand im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes gesprochen werden könne. Wir entnehmen einem, in der „Rhein- und Ruhr-Zeitung", Duisburg (576 v. 11. 12. 1926), erschienenen Aufsatz weiterhin die Entscheidungsgründe des Oberlandesgerichts: „Nach § 48 Abs. 3 S. 1 B. Sch. G., auf den in Verbindung mit § 49 der Klageanspruch gestützt ist, hat der Empfänger einer Ladung sich auf die Löschzeit auch diejenigen Tage anrechnen zu lassen, zu denen er — wenngleich ohne sein Verschulden — die Ladung anzunehmen verhindert ist. / In gleicher Weise hat — wie aus § 47 Absatz 1 zu folgern ist — der Frachtführer für alle diejenigen Umstände einzustehen, die ihn zu der Bereitschaft zum Löschen hindern, also zum Beispiel auch für einen Streik seiner Leute. Wollen diese nicht löschen, so fehlt es an der Bereitschaft des Frachtführers. Die Löschzeit beginnt nicht zu laufen und er hat die Verluste, die ihm durch die längere Liegezeit entstehen, selbst zu tragen. / Wie im § 48 im Zusammenhang mit § 47 B. Sch. B. ergibt, war die Absicht des Gesetzgebers, daß zunächst jeder der beiden Teile die Folgen derjenigen Hindernisse zu tragen hat, die

auf seiner Seite vorliegen. Daß dieser Grundsatz für die Regelung der §§ 47, 48 maßgebend war, ist auch in den Motiven zum B. Sch. G. (Kommentar von Mittelstein S. 102) ausgesprochen. / Wenn nun in Abs. 3 S. 2 des § 48 gesagt ist, daß bei der Berechnung der Löschzeit die Tage nicht in Ansatz kommen, in denen durch zufällige Umstände die Löschung jeder Art von Gütern verhindert ist, so folgt schon aus dem oben dargelegten Grundsatz, daß es sich hierbei nicht um solche zufälligen Umstände handeln kann, die nur auf Seiten des einen Teiles und nur innerhalb seines Betriebes vorliegen. Das Gesetz nennt als Beispiele für die unter Satz 2 fallenden zufälligen Umstände „insbesondere Hochwasser oder Eisgefahr", also von außen kommende Ereignisse, die Empfänger wie Frachtführer gleichermaßen behindern. Ob nach dem Willen des Gesetzgebers nur Naturereignisse und zwar vornehmlich solche, die ausgesprochen Schiffahrtsgefahren sind, durch § 48 Abs. 3 S. 2 haben getroffen werden sollen, kann hier unerörtert bleiben. / Jedenfalls kann ein Streik der hier in Frage stehenden Art, bei dem ausschließlich die Hafenarbeiter, und zwar die im Verkehrsbund organisierten, gestreikt haben, nicht als ein unter Satz 2 fallendes zufälliges Ereignis angesehen werden. Es handelt sich bei diesem Streik um ein lediglich auf Seiten des Empfängers vorliegendes Hindernis. Daß dieser Streik nicht nur die Beklagte, sondern sämtliche organisierten Spediteure des Duisburg-Ruhrorter Hafenbezirkes getroffen hat, ändert nichts daran, daß es sich beim dem Streik um ein im Betriebe der beklagten Empfängerin liegendes Hindernis handelt. Den Standpunkt, daß ein einen großen Teil eines Gewerbes treffender Streik lediglich ein innerer Betriebsvorgang ist, hat das Reichsgericht u. a. in der Entscheidung Bd. 96 S. 161 für die Eisenbahn schon bejaht. / Auch Mittelstein vertritt in seinem in der Sache Plange gegen de Vries (7 U 261/24) erstatteten Privatgutachten den Standpunkt, daß ein Streik der Leute des Empfängers ein in seinen Verhältnissen eingetretener Fall sei, für den der Schiffer nicht aufzukommen habe. Er will dieses aber dann nicht gelten lassen, wenn sich die Behinderung der Löschung über die besonderen Verhältnisse des Empfängers hinaus zu einer allgemeinen steigere und damit der ganze Hafenverkehr ruhe. Selbst wenn man einen allgemeinen Streik nur auf der Landseite als ein zufälliges Ereignis im Sinne des § 48 Abs. 3 B. Sch. G. ansehen wollte, kann vorliegend von einem solchen keine Rede sein. Bestreikt von den Hafenarbeitern waren nur die Betriebe der im Rhein—Ruhr-Hafen-Betriebsverein vereinigten Arbeitgeber, nicht aber die Eisen-, Mühlen- und Erzunternehmen und abgesehen von den Privathäfen — noch einige andere Betriebe, wie sich aus dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Schmitz vom 8. Oktober 1925 in 9 U. 83/26 ergibt. Nach der dort angezogenen Aufstellung über den Gesamtumschlag sind immerhin in der Streikzeit vom 7. bis 13. Juni 1925 344 804, vom 14. bis 20. Juni 1925 351 443 Tonnen im Duisburg-Ruhrorter Hafen umgeschlagen worden, gegen zum Beispiel 331 725 vom 19. bis 25. Juli 1925 und 425 744 Tonnen vom 26. bis 31 Juli 1925. Der gesamte Kranumschlag in den betreffenden Streikwochen betrug allerdings nur 70 347 beziehungsweise 29 723 t gegen 207 482 beziehungsweise 169 288 in den betreffenden Juliwochen. Trotzdem ergibt diese Aufstellung zur Genüge, daß keinesfalls der ganze Hafenverkehr ruhte und somit nicht das Löschen jeder Art von Güter behindert war. Es wäre auch unbillig, dem Frachtführer die Nachteile aufzubürden, die sich für den Empfänger daraus ergeben, daß er wie seine Arbeitnehmer Organisationen angehören, die ihrer Natur nach größten Umfang annehmende Streiks im Gefolge haben müssen. Es entspricht dem Rechtsempfinden, daß derjenige, der die Vorteile eines Zusammenschlusses hat, auch die Folgen der sich daraus rgebenden Nachteile tragen muß. Es wäre eine unbillige Härte dem Schiffer gegenüber, wenn er auch die Kosten der auf Empfängerseite auftretenden Streiks tragen müßte, wie keinem Zweifel unterliegt, daß er schon für die Streiks einzustehen hat, die auf seiner Seite vorliegen, gleichgültig, ob nur von seinen Leuten oder von der Ueberzahl der im Hafen liegenden Schiffer und deren Leute gestreikt wird. / Hinzu kommt, daß man zum mindesten bei Streiks der vorliegenden Art Bedenken haben kann, ob es sich auch dann noch um einen „zufälligen" Umstand handelt, wenn ein Streik zwischen einer organisierten Arbeitgeber- und Arbeitnehmergruppe ausbricht. Zumal in heutiger Zeit ist ein Streik etwas, womit von beiden Seiten gerechnet wird und gerechnet werden muß. / Aus den angegebenen Gründen ist der Einwand der Beklagten aus § 48 Abs. 3 S. 2 unbegründet. Da im übrigen der Klageanspruch unstreitig und nach §§ 48, 49 auch begründet ist, war die Berufung zurückzuweisen."

Signalpflicht des Schleppers gegenüber seinem Anhang. Ein Tankkahn, der elbeaufwärts nach Hamburg geschleppt wurde, war bei nebligem Wetter oberhalb Brunsbüttel mit einem vor Anker liegenden Seedampfer zusammengestoßen und dabei beschädigt worden. Der Eigner des Kahnes verlangte Ersatz vom Schlepper, weil dieser durch fahrlässige Navigierung den Zusammenstoß verschuldet habe, während der Schlepper die Kollision auf unachtsames und unsachgemäßes Nachsteuern des Kahnes zurückführte. Das Landgericht Hamburg hat den Anspruch des Kahneigners für berechtigt erklärt, die Berufung der Gegenpartei beim Hans. Oberlandesgericht hatte keinen Erfolg. Bf. I. 190/26 v. 10. 11. 26. In seinen Gründen nimmt das O. L. G. Stellung zu der Frage, ob der Schlepper, der bei Nebel einem vor Anker liegenden Dampfer ausweichen mußte, sein Rudermanöver dem Anhang durch Kurssignal anzuzeigen hatte, da der Schlepper die Kollision auf schlechtes Nachsteuern des Anhangs zurückführte, was dieser wieder damit begründete, daß er nicht habe erkennen können, nach welcher Seite der Schlepper ausweichen wollte. Das Gericht bemerkt hierzu: „Der Schlepper hat ferner sein Rudermanöver nicht durch ein entsprechendes Signal angezeigt. Es liegt hier ein Fall vor, der insbesondere nach Art. 29 Seestr.-O. zu beurteilen ist. Nach dieser Vorschrift, nach der seemännischen Praxis und nach den besonderen Umständen des Falles, war hier in analoger Anwendung des Art. 28 Seestr.-O. die Abgabe eines — nach dieser Vorschrift unmittelbar gegenüber einem Ankerlieger nicht ohne weiteres vorgeschriebenen — Rudermonöversignals geboten. Solches Signal hätte den Kahn zu einem entsprechenden Ruderlegen veranlaßt, evtl. auch den Ankerlieger zur Unterstützung des Manövers durch Ruderüberlegen. Diese Verhältnisse und Momente mußte und konnte der Schlepperführer bei Anwendung der für einen Schleppdampfer-Kapitän, der im Nebel auf belebtem Revier einen Kahn schleppt, durch den Beruf des Kapitäns und nautischen Erfahrung gebotenen Vorsicht erkennen. Der Schlepperführer hat nach dem festgestellten Tatbestande auch subjektiv fahrlässig und schuldhaft gehandelt. / Aus diesen und anderen Gründen, wie Nichtabgabe der vorgeschriebenen Nebelsignale, die den Seedampfer vielleicht zu häufigerem Läuten und zum Ausscheren durch Ruderlegen veranlaßt hätten, legte das Gericht dem Schlepper allein die Schuld an der Kollision zur Last und wies die Berufung zurück.

Verpflichtung des Reichs zur häufigen Untersuchung der Kanalschleusen. Das Reichsgericht hat in einer Entscheidung vom 13. 10. 1926 (I 18/1926) folgende Entscheidung getroffen, die für die Frage, inwieweit die Reichswasserstraßenverwaltung zur regelmäßigen und pünktlichen Untersuchung des Bodens in den Kanalschleusen verpflichtet ist, von grundsätzlicher Bedeutung ist: „Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß die Beschädigung des Kahnes in der Kostheimer Schleuse durch Auflaufen des Kahnes auf einen am Boden der Schleuse gelegenen, in die Fahrbahn ragenden Ankerstock verursacht sei, und daß der Kahn die Schleuse ohne den an ihrem Boden liegenden Ankerstock unbeschädigt passiert haben würde. Unbestritten dient die Schleuse dem öffentlichen Verkehr, wird von dem Beklagten verwaltet und gegen Entgelt den passierenden Schiffen zur Verfügung gestellt. Dies ist auch im vorliegenden Fall seitens des zuständigen Schleusenpersonals des Beklagten für den beschädigten Kahn geschehen. Hiervon ausgehend, nimmt das Berufungsgericht an, daß ein von dem Beklagten zu vertretendes Verschulden darin liege, daß von seinen Leuten die Schleuse nicht häufig oder nicht gründlich genug auf das Vorhandensein von Fremdkörpern der hier fraglichen Art untersucht und von solchen gesäubert sei. Dies gehe unter anderem daraus hervor, daß nach dem Unfall auf dem Schleusenboden größere, algenbedeckte Steine gefunden seien, die schon lange dort gelegen haben müßten. Dies gehe aber auch daraus hervor, daß nach den eigenen Angaben des Beklagten die letzte vom Beklagten veranlaßte Untersuchung der Schleuse (am 25. April 1921) etwa zwei Monate vor dem Unfall (18. Juni 1921) erfolgt sei, was unter den obwaltenden Umständen, besonders bei dem starken Schiffsverkehr in der Schleuse, durchaus ungenügend sei. Und zwar sei dies auch unter Berücksichtigung des Umstandes der Fall, daß durch häufigere Untersuchungen der Schleuse der Schiffsverkehr behindert werden könnte. Denn die darin liegenden Nachteile würden durch die mit den häufigeren Schleusenuntersuchungen erreichte höhere Verkehrssicherheit, zumal bei den in Betracht kommenden erheblichen Vermögenswerten weit überwogen. Danach sei zunächst von einem für den Unfall ursächlichen Verschulden auszugehen, für welches der Beklagte einzustehen habe. Demgegenüber sei es Sache des Beklagten, darzulegen und zu beweisen, daß der Ankerstock erst kurz vor dem Unfall in die Schleuse geraten sei und deshalb auch bei einer genügend häufigen und gründlichen Untersuchung und Säuberung der Schleuse zur Zeit des Unfalles in der Schleuse vorhanden gewesen wäre. Ein

solcher Nachweis sei nicht erbracht." Rechtsanwalt Dr. Wilhelm Pfefferle, Mannheim, kommentiert im „Rheinschiff" (1926 Nr. 12 vom 1. 12.) die Entscheidung wie folgt: „Die Erwägungen des Berufungsgerichts lassen einen hier beachtlichen Rechtsirrtum nicht erkennen. Die Schleuse dient dem Schiffahrtsverkehr zwischen Main und Rhein. Sie wird nach den Feststellungen des Berufungsgerichts viel benutzt, und zwar, diesem Verkehr entsprechend, auch von schwer beladenen und tiefgehenden Schiffen. So ist denn auch in dem vom Berufungsgericht inbezug genommenen landgerichtlichen Urteil ausgeführt, daß bei der verhältnismäßig geringen Wassertiefe in der Schleuse die Gefahr des Auflaufens der Schiffe auf am Boden der Schleuse liegende Gegenstände besonders groß gewesen sei. Die Annahme des Berufungsgerichtes, daß unter den obwaltenden Umständen eine Untersuchung und Reinigung der Schleuse in weit kürzeren als zweimonatlichen Zwischenräumen erforderlich war, beruht im wesentlichen auf tatsächlichen Erwägungen und läßt einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Insbesondere durfte sich die Schleusenverwaltung nicht etwa darauf verlassen, daß die Schiffer, die die Schleuse passierten, von dem Verlust von Gegenständen, die wie der hier fragliche Ankerstock die Schiffahrt in der Schleuse gefährden konnten, alsbald ordnungsmäßig Mitteilung machen würden. Dabei ist zu beachten, daß die Schleusenkammer einen verhältnismäßig begrenzten Raum bildet, der ohne besondere Schwierigkeiten auf am Boden liegende, die Schiffahrt gefährdende Gegenstände abgesucht werden kann und der in dieser Beziehung mit dem Fahrwasser des freien Stromes nicht zu vergleichen ist. Das Vorhandensein des Ankerstocks auf dem Grunde der Schleuse bedeutete eine Ordnungswidrigkeit, durch die die Schiffahrt in erheblichem Maße gefährdet wurde. Der Beklagte, der die Schleuse gegen Entgelt und unter seiner Aufsicht dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellt, hat die allgemein bürgerlich-rechtliche Verpflichtung, für die Verkehrssicherheit der Schleuse zu sorgen. Der Mangel dieser Verkehrssicherheit bedeutete grundsätzlich eine Verletzung der erwähnten Verpflichtung des Beklagten den Eignern des beschädigten Kahnes gegenüber, denen er die Benutzung der Schleuse gegen Entgelt überlassen hatte. Bis zu dem von dem Beklagten zu erbringenden Gegenbeweis spricht die Vermutung dafür, daß die Verletzung jener bürgerlich-rechtlichen Pflicht auf einem Verschulden der berufenen Vertreter des Beklagten beruht, für das der Beklagte aus dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung unmittelbar haftet. Dieser Gegenbeweis ist nach den auf tatsächlichen Erwägungen beruhenden Feststellungen des Berufungsgerichtes nicht erbracht. (Siehe auch RGZ. Bd. 106, S. 342, Bd. 105, S. 201.)

Manöverieren von Hafenfahrzeugen in engen Durchfahrten. Auf der Fahrt vom Veddelkanal nach dem Reiherstieg war ein Schleppkahn mit einer Schute zusammengestoßen, die mit der Ebbe herumschwoite und dadurch das Fahrwasser erheblich beengte. Während der Schleppdampfer die schwoiende Schute noch ungehindert passieren konnte, stieß der Kahn auf den Vordersteven der Schute und beschädigte diese erheblich. / Das Landgericht maß der Führung des Schleppdampfers die Alleinschuld an dem Unfall bei und verurteilte seinen Eigentümer zum Schadenersatz. Die Berufung des Beklagten wurde vom Oberlandesgericht am 25. Oktober 1926 verworfen. (Bf. I 166/26.) / Zur Beurteilung der Schuldfrage untersuchte das Gericht, ob auf dem Schleppdampfer angesichts der herumschwoienden Schute die nötigen Vorsichtsmaßregeln unterlassen worden waren oder ob die Schute mit dem Schwoien hätte warten müssen, bis der herankommende Schleppzug vorüber war. Auf Grund der Zeugenaussagen und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse ließ sich noch nachträglich feststellen, daß der Schleppzug mehr als 100 m von der schwoienden Schute entfernt gewesen sein mußte, als diese mit dem Schwoien begann. Der Schleppdampfer hätte also, da das Fahrwasser übersichtlich war, die Gefahr erkennen können und müssen, welche die Beengung des Fahrwassers durch die schwoiende Schute mit sich brachte. Demzufolge hätte er rechtzeitig abstoppen und längsseit des Kahnes gehen oder diesem Anweisung zur Auswerfung des Heckankers geben müssen, der auf diese Entfernung wohl noch gefaßt haben würde. Statt dessen sei er mit Ebbstrom und Wind bis kurz vor der alten Veddelkanalbrücke „voll" gefahren und habe dann erst „langsam" gegeben, womit er auch gegen § 30 Abs. 2 des Hafengesetzes (Passieren von Brücken mit langsamer Fahrt) verstoßen habe. / Die Hoffnung des Schlepperführers, durch Beibehaltung der vollen Fahrt noch eben durch die Enge hindurchschrammen zu können, begründete also ein Verschulden an der Kollision des Kahnes mit der Schute. Der Führung des geschleppten Kahnes könne daraus kein Vorwurf gemacht werden, daß er nicht selbst den Heckanker geworfen habe, denn solange er geschleppt wurde, lag die nautische Leitung beim Schlepper. Ein eigenmächtiges plötzliches Eingreifen der Kahnführung hätte daher andere Unfälle herbeiführen können, auch habe ihr die erforderliche Uebersicht nach vorn gefehlt, um die Sachlage zuverlässig beurteilen zu können.

Die Stellung der Hamburger Lotsen. Zu diesem Thema teilt Amtsgerichtsrat a. D. Sommer im „Hamburger Korrespondent" (Nr. 557 vom 30. 11. 26) eine Reichsgerichtsentscheidung mit, die auch für die Binnenschiffahrt von Interesse sein dürfte. / Durch Versehen des Lotsen K. war der Dampfer „Cocato" nachts mit einem unbeleuchtet im Hamburger Hafen liegenden Kahn zusammengestoßen. Der Eigentümer des Kahns bezw. seine Versicherungsgesellschaft erhob nun Schadensersatzansprüche, nicht nur gegen den Lotsen, sondern auch gegen den hamburgischen Staat, weil der Lotse als Beamter in Ausübung öffentlicher Gewalt gehandelt habe. Durch Urteil vom 2. Juli 1926 verneinte indessen das Reichsgericht die Verpflichtung des Hamburger Staates, für das Verschulden des Lotsen aufzukommen. Dabei machte der Gerichtshof bemerkenswerte Ausführungen über die Stellung der Hamburger Lotsen. Zunächst stellt das Reichsgericht fest, daß die Frage nach Art. 131 der Reichsverfassung zu entscheiden sei. Es heißt dann weiter: „Im Gegensatz zum Landgericht hat das Oberlandesgericht die Haftung des Hamburger Staates verneint. Die Hamburger Lotsen seien allerdings Staatsbeamte, denen die Ausübung öffentlicher Gewalt in gesundheits-, quarantäne- und verkehrspolizeilicher Beziehung anvertraut sei, anders stehe es aber mit der Tätigkeit beim Lotsen der ein- und ausgehenden oder ihren Liegeplatz ändernden Schiffe, wo der Lotse nautische Dienste leiste. Nach § 5 des hamburgischen Hafengesetzes vom 2. Juni 1897 erhielten die 150 cbm Netto-Raumgehalt überschreitenden Seeschiffe bei der Einfahrt, bei Platzveränderung und beim Verlassen des Hafens auf Verlangen einen Hafenlotsen, könnten jedoch zur Annahme eines solchen nicht gezwungen werden. Auch wenn ein Lotse an Bord sei, verbleibe die Führung des Schiffes beim Schiffer. Der Hafenlotse sei weder Zwangs- noch Pflicht- noch Führungslotse, sondern lediglich ein auf Grund eines Privatvertrages angenommener Lotse gegen besonderes Entgelt, der jederzeit entlassen werden könne. Seine Dienste seien lediglich nautisch-technischer Art, die von jedem ortskundigen Nautiker geleistet werden könnten. Dabei könne der Lotse zwar auch amtliche Pflichten erfüllen, im vorliegenden Falle treffe dies aber nicht zu. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts ist für das Reichsgericht bindend, weil Hamburger Recht in Frage komme, das nicht revisibel ist. Das Oberlandesgericht habe überdies festgestellt, daß der Lotse den Schiffer lediglich nautisch beraten habe, eine Haftpflicht des Staates nach Art. 131 der Reichsverfassung sei also nicht gegeben, weil der Lotse nicht als Beamter hoheitsrechtliche Funktionen wahrgenommen habe. Allerdings sei der Beamtenbegriff des Art. 131 nicht ausschließlich nach Landesrecht zu umgrenzen, im Sinne dieses Artikels seien vielmehr mit obrigkeitlicher Befugnis ausgestattete Personen, Beamte, unabhängig davon, ob ihnen das einschlägige Landesrecht Beamteneigenschaft zuerkenne oder nicht. Oeffentliche Gewalt ist zunächst Zwangsgewalt. Die mit ihrer Ausübung betrauten Personen sind also für den Bereich des Artikels 131 Staatsbeamte. Die öffentliche Gewalt vermag sich also in staatlicher Fürsorge zu betätigen. Wann ein solcher Fall vorliegt, kann nicht nach allgemeinen Grundsätzen entschieden werden. Es ist vielmehr Sache des einzelnen Staates, zu bestimmen, inwieweit er seine Tätigkeit in dieser Hinsicht erstrecken will. Es ist also nach dem einschlägigen Landesrecht zu entscheiden, ob der Staat eine derartige Fürsorgetätigkeit übernehmen, oder ob er sie Privatpersonen zur eigenen Erledigung überlassen will. Der Hamburger Staat hat die Beratung der im Hamburger Hafen verkehrenden Schiffe, bei welcher Tätigkeit das hier in Frage kommende Versehen begangen worden ist, nicht in den Kreis der von ihm zu erfüllenden Aufgaben einbezogen, er hat sie vielmehr der außeramtlichen Tätigkeit des Lotsen überlassen. Das konnte er trotz der einem Hafenlotsen daneben noch auferlegten amtlichen Pflichten. Die Lotsung der ein- und ausgehenden Schiffe im Hamburger Hafen fällt demnach nicht in den Bereich der Ausübung öffentlicher Gewalt. Die Lotsen handeln auf eigene Verantwortung, der hamburgische Staat haftet daher nicht nach Art. 131 der Reichsverfassung für ihr Verschulden."

Sand- und Kiesvermessung in Berlin. Handelskammer-Gutachten. Ob bei Lieferung von Sand oder Kies in Kähnen der Sand oder Kies handelsüblich bei der Abnahme auf dem Kahn zu vermessen ist, hängt davon ab, ob frei Kahn oder frei Ufer Berlin verkauft worden ist. Bei Verkäufen frei Kahn Berlin hat die Vermessung im Kahn zu erfolgen. Bei Verkäufen frei Ufer erfolgt mangels anderer Vereinbarung dagegen die Vermessung an Land unter gleichzeitiger Be-

rücksichtigung des handelsüblichen Schüttelmaßes. Vielfach wird jedoch auch bei Verkäufen frei Ufer Vermessung im Kahn besonders vereinbart.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin, C 28 999/26, XII A 4.)

Gewichtsschwund bei Getreide. Handelskammer-Gutachten. Bei einer Kahnladung guten, trockenen Roggens — wie er im Jahre 1925 geerntet worden ist —, am 20. April 1926 in Glogau eingeladen und am 1. Mai in Brandenburg angekommen, kann ein Gewichtsschwund von ½ v. H. eintreten und wird dem Schiffer handelsüblich zugute gehalten werden müssen, wenngleich die Transportdauer nur kurz war. Auch das Gewicht von 72½ kg im Hektoliter weist auf sehr gute Beschaffenheit des Roggens hin, immerhin läßt sich die Möglichkeit eines natürlichen Schwundes von ½ v. H. nicht ausschließen.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin C 26171/26 XII A. 5.)

Handelskammer-Gutachten. Nach Handelsgebrauch ist der Schiffer nicht verpflichtet, an dem ihm angewiesenen Löschplatz zu löschen, wenn die Stelle höher liegt als 1,80 m über dem Wasserspiegel.

(Gutachten der Industrie- und Handelskammer Berlin.)

GESCHÄFTLICHE MITTEILUNGEN

Südwestdeutscher Kanalverein. In Mannheim fand am 25. November 1926 in den Räumen der dortigen Handelskammer eine Versammlung des Südwestdeutschen Kanalvereins, Landesgruppe Baden und des Badischen Wasser- und Energie-Wirtschaftsverbandes statt, zu der zahlreiche Vertreter badischer Gemeinden, Handelskammern, Wasserwirtschafts-Vereinigungen und sonstiger Körperschaften erschienen waren. Kommerzienrat Lotz leitete die Versammlung. Der Geschäftsführer des Vereins, Syndikus Dr. Schneider, Mannheim, erstattete den Geschäftsbericht und machte dabei interessante Angaben über weitere Erfolge des Neckarkanals. Er teilte hierzu u. a. folgendes mit: Die bisher noch bestehenden Schwierigkeiten in Heidelberg sind durch das Eingreifen des Reichsverkehrsministers behoben worden. Die Kanalisierung des Neckars wird nunmehr in der dafür vorgesehenen Weise durchgeführt und 1935 Heilbronn erreichen. Das Bauprogramm, das die Regierungen des Reiches und der Neckar-Uferstaaten mit der Neckar-AG. vereinbart haben, sieht vor, daß gleichzeitig immer zwei Staustufen sich im Bau befinden. Die Staustufen Ladenburg und Heidelberg werden in den Jahren 1925 bis 1927, Neckargemünd und Neckarsteinach 1928 bis 1930, Hirschhorn und Rockenau 1930 bis 1932, Neckargerach und Hochhausen 1932 bis 1934 und endlich Gundelsheim sowie der erste Teil der Staustufe Heilbronn in den Jahren 1933 bis 1935 erstellt werden. Die Baugelder stellen das Reich und die Länder Württemberg, Baden (240 000 Mark pro Jahr) und Hessen, teils in der Form der Erhöhung des Grundkapitals um 4,16 Millionen Mark, teils in der Form von Darlehen zur Verfügung. Die Kanalisierung der Strecke Mannheim—Heidelberg wird bis zum Sommer 1927 beendet sein. Sofern die badische Regierung sich entschließen könnte, zusammen mit Württemberg und Hessen in Berlin vorstellig zu werden, dürfte eine Beschleunigung des Ausbautempos möglich sein.

DIE BETRIEBSLAGE DER DEUTSCHEN BINNENSCHIFFAHRT
IM MONAT OKTOBER UND NOVEMBER 1926

Rhein Die Lage der Rheinschiffahrt war auch im Berichtsmonat noch günstig und die Beschäftigung gut zu nennen, wenn auch die Frachten gegenüber den Höchstsätzen im Oktober durchweg einen Rückgang von 50% zu verzeichnen hatten. Der Verkehr nach dem Oberrhein war zwar lebhafter als im Vormonat, wurde aber dadurch eingeschränkt, daß das Kohlensyndikat in erster Linie darauf bedacht war, seine großen Exportverpflichtungen zu erfüllen. Nach endgültiger Beilegung des Bergarbeiterstreiks wird aber auch wohl hier ein Wandel eintreten, und es werden sich die Verschiffungen nach dem Oberrhein wieder verstärken. Die Verladungen von Brennstoffen von der Ruhr nach den Seehäfen sind dagegen immer noch beträchtlich, wenn auch nicht ganz so lebhaft mehr wie in den Vormonaten. Dies ist aber wohl nicht auf die Einstellung des englischen Streiks zurückzuführen, sondern vielmehr auf einen Mangel in der Wagengestellung. Infolge dieses Umstandes waren auch die Verladungen ab Kanalhäfen äußerst rege. Die Zahl der täglichen Anmeldungen von Leerraum für den Kanal überstieg dessen Leistungsfähigkeit. Obgleich am 13. ds. Mts. in Duisburg-Ruhrort die zweite Schleuse zum Rhein—Herne-Kanal in Betrieb genommen worden ist, so war es doch nach wie vor keine Seltenheit, daß Kähne von der Ruhrorter Reede aus erst nach 5 bis 7 Tagen ihre Ladestelle im Kanal erreichten. Immerhin ist anzunehmen, daß die neue Ruhrschleuse doch allmählich den Verkehr zum Kanal merkbar entlasten wird. / Die reichlichen Niederschläge, die bereits Ende Oktober einsetzten, bewirkten, daß der Kauber Pegel am 2. November einen Höchststand von 3,38 m erreichte; dann senkte sich der Wasserstand bis zu 1,87 m am 21. ds. Mts., um in den folgenden Tagen wieder anzusteigen. Am 25. ds. Mts. wies der Kauber Pegel 2,36 m auf, dann ging der Wasserspiegel zurück bis auf 2,08 m am 30. ds. Mts. Infolge der günstigen Wasserverhältnisse konnten die zum Oberrhein fahrenden Kähne zumeist vollästig abgeladen werden. Auch bei dem niedrigsten Wasserstand des Monats brauchte die Abladetiefe in Anbetracht der vorgeschrittenen Jahreszeit nicht nennenswert eingeschränkt zu werden. / Die Talfrachten blieben im Verlaufe des November, was in den letzten Monaten nicht mehr vorgekommen war, von Schwankungen völlig frei und zwar wurden die Frachtsätze Rhein—Ruhr-Häfen—Rotterdam an der Schifferbörse in Duisburg-Ruhrort an allen Tagen mit 1,60 bei freiem Schleppen und M. 1,80 einschließlich Schlepplohn notiert. Lediglich der letztere Satz ermäßigte sich ab 24. ds. Mts. auf M. 1,75, weil ein größeres Angebot an Schleppkraft in Erscheinung trat. Ab Häfen des Rhein—Herne-Kanals wurde auf die genannten Sätze ein Zuschlag von M. 0,30 erhoben. In Rotterdam haben in letzter Zeit die seewärtigen Zufuhren nachgelassen. Dementsprechend sind auch die von Rotterdam ausgehenden Bergverschiffungen zurückgegangen. Es war demnach der Kahnraum bergwärts nicht ausreichend beschäftigt. Es ist jedoch zu hoffen, daß mit Beendigung des englischen Streiks die Seefrachten wieder niedriger werden; dann wird sich die Zufuhr nach den Seehäfen und damit auch der Bergverkehr wieder verstärken. / Nach dem Oberrhein waren Frachten und Tagesmieten im Verlaufe des November ebenfalls sehr stetig. Nur wenige Reisen wurden in Fracht abgegeben und zwar dann zu M. 1,50 je Tag und Tonne auf der Basis Ruhrort—Mannheim; zumeist wurde in Tagesmiete abgeschlossen und zwar in der ersten Woche des Monats zu 4 und 4½ Pfg., an den übrigen Tagen zu 5 Pfg. je Tag und Tonne bei 20 Tagen Garantie und Rücklieferung Ruhrort. Ab Kanalhäfen stellten sich die Sätze für die genannte Verkehrsbeziehung auf 5 Pfg., 5½ Pfg. und ab 12. ds. Mts. auf

6 Pfg. / Die Lage des Schleppgeschäftes ist sehr unbefriedigend. Die Schlepplöhne für die Strecke Duisburg-Ruhrort—Mannheim wurden an der Schifferbörse in Ruhrort während des ganzen Monats mit M. 1,— bis M. 1,10 notiert. In solchen Sätzen steckt naturgemäß kein Verdienst, zumal jetzt nicht bei den verkürzten Tageszeiten, wo z. T. noch andere Hemmnisse wie Nebel und Kleinwasser hinzutreten. Ab Rotterdam bergwärts war der Schlepplohn mehrfach starken Aenderungen unterworfen und zwar schwankte er zwischen hfl. 0,30 und 0,75. Diese Steigerung auf den letztgenannten Satz ist auf den noch unlängst auftretenden starken Nebel zurückzuführen, der keine ausreichende Schleppkraft nach Rotterdam herankommen ließ. / Das Getreidespeditionsgeschäft war im November weiterhin unzureichend. Die Getreideankünfte waren außerordentlich gering. Der übrige Hafenumschlag war zum Teil noch gut beschäftigt, zum Teil ließ der Beschäftigungsgrad zu wünschen übrig. Es macht sich die Verminderung der Kohlenzufuhren über die Kräne recht bemerkbar. Weiterhin wirkt sich ungünstig aus, daß die im Stahltrust vereinigten Werke nach wie vor bemüht sind, Verladungen und Umschlag der für ihre Betriebe bestimmten Erze selbst auszuführen. Hierdurch erleiden naturgemäß die zahlreichen Speditions- und Umschlagsunternehmungen, die sich bisher damit befaßten, erhebliche Einbußen. / Der in der Lohnfrage zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden in der Rheinschiffahrt am 29. Oktober vom Schlichter gefällte Schiedsspruch ist mit Gültigkeitsdauer bis zum 31. März 1927 durch Entscheidung des Reichsarbeitsministers für verbindlich erklärt worden.

(Mitgeteilt von der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Ruhrort.)

Weser Durch das am 31. Oktober eintretende Hochwasser war die Weserschiffahrt großen Störungen unterworfen und mußte der Betrieb streckenweise eingestellt werden. Am 5. November wurde der Verkehr im vollen Umfange wieder aufgenommen und ungestört bis zum Monatsschluß durchgeführt.

Bergverkehr: Vermehrte Getreide-Ankünfte in Bremen und den Unterweserhäfen brachten eine kleine Belebung des Berggeschäftes. Das Mehr der beförderten Ladung betrug gegen den Vormonat 5 266 t.

Talverkehr: Die Verfrachtung ab Kanal war sehr rege, da die Zuweisungen von Zechenhäfen prompt erfolgten und die Fahrzeuge schlank abgefertigt wurden. Von Hannover und den Oberweserplätzen ist ein starker Ladungsausfall zu melden, weil die Herbst-Kaliverschiffung erledigt ist und auch der Kies- und Steintransport merklich zurückging. Das trotzdem in der Talfahrt zu verzeichnende Ladungsmehr von 2 881 t entfällt ausschließlich auf die Brennstoffverfrachtung. / Im November 1926 betrug der Durchgang durch die Hastedter Schleuse zu Berg: 315 Fahrzeuge (davon 168 leer) mit 35 605 t Ladung, zu Tal: 340 Fahrzeuge (davon 5 leer) mit 152 050 t Ladung. / Wir befinden uns jetzt in einer Jahreszeit, wo mit dem plötzlichen Eintreten von Frost gerechnet werden muß, so daß die Verlader nicht mehr unbedingt auf die Wasserwege zählen können. / Immerhin ist die Gefahr der Einwinterung solange kaum zu befürchten, wie das Wetter milde bleibt und es sich um kürzere Reisen handelt, da es naturgemäß selbst bei starkem Frost doch eine Reihe von Tagen dauert, ehe die Binnenschiffahrt zum Stillstand kommt.

Elbe 1. Unterelbe. Die seewärts eintreffenden und elbaufwärts zur Verschiffung gelangten Gütermengen waren im Berichtsmonat leicht zunehmend, reichten aber immer noch nicht aus, die in Hamburg leer werdenden Elbeschiffsräume elbaufwärts zu beladen. Es war deshalb auch im Berichtsmonat notwendig, Elbeschiffsräume in größerem Ausmaße leer nach den sächsischen und böhmischen Elbeumschlagsplätzen zu bringen, wo, wie in den Vormonaten, der Raum, namentlich für Kohlen- und Zuckerladungen, sehr gesucht war. Der Kohlenstreik in England wirkte sich sehr nachteilig auch den ganzen Monat November über auf die Elbeschiffahrt insofern aus, als englische Kohlen auch im November überhaupt nicht und aus dem Ruhrgebiet per Bahn nach Hamburg gebrachte Kohlen in nur geringen Mengen Verschiffung nach mittelelbischen Stationen und Berlin fanden. Die Schiffsverladungen nach Berlin und nach der Oder waren ebenfalls etwas umfangreicher als in den Vormonaten, aber immer noch unzureichend, weil, wie schon bemerkt, die englischen Kohlen als Hauptladung fehlten. Wie bisher war auch im Berichtsmonat Abwanderung größerer, der Binnenschiffahrt zukommender Gütermengen an die Bahn infolge der Tarifmaßnahmen der Reichsbahn — Nichtgewährung von Binnenumschlagstarifen usw. — stark fühlbar. / Der Wasserstand der Elbe, der zu Beginn des Berichtsmonats volle Ausnutzung der Laderäume erlaubte, war von Mitte des Monats an leicht zurückgehend. In den letzten Tagen des Berichtsmonats konnten die Fahrzeuge nur etwa zur Hälfte ausgelastet werden. / Wegen der Verlängerung und des Ausbaues des Elbeschiffahrts-Kartells schweben zurzeit Verhandlungen. Es ist begründete Aussicht vorhanden, daß die der Elbe-Schiffahrts-Vereinigung von 1926 angeschlossenen Unternehmungen unter Einbeziehung der noch ausstehenden, jetzt am Mittelelbegeschäft beteiligten Elbeschiffahrtsunternehmungen sich zu einer alle Elbeschiffahrtsunternehmungen umfassenden Vereinigung zusammenschließen werden. / Die jetzt bestehende E. S. V. von 1926 hat, wie bisher, sich anpassend gezeigt und in den Fällen, wo bestehende günstigere Verkehrswege es erforderlich machten, eine Ermäßigung der Frachten eingeräumt. Die Hamburger Nebengebühren gelangten entsprechend der ab 1. Mai 1926 gültigen Nebengebührenliste zur Berechnung.

2. Mittelelbe a) Talverkehr: Die Wasserstandsverhältnisse waren während des Berichtsmonats durchweg günstig. Der Wasserstand notierte am Magdeburger Pegel am 1. November plus 1,54 m, am 5. November plus 1,81 m und am 27. November plus 1,04 m. Die Kahnraumknappheit in den mittelelbischen Umschlagsplätzen hielt auch während des Monats November in unverminderter Stärke an, da von Hamburg nicht genügend Kahnraum infolge mangels an Berggütern herankam. Die leer bergwärts geschleppte Tonnage suchte überwiegend die oberelbischen Umschlagsplätze auf. Die Frachten zogen infolgedessen weiterhin an und hielten sich die ersten Zweidrittel des Monats auf einer ungewöhnlichen Höhe. Im letzten Drittel des Monats zeigte das Güterangebot sinkende Tendenz, wodurch auch die Frachten nachgiebig wurden. An Massengütern wurden in der Hauptsache Zucker, Steinsalz, Briketts und Getreide und synth. Stickstoffe nach Hamburg verladen. Das Stückgutgeschäft zeigte eine lebhaftere Entwicklung, da im Berichtsmonate infolge des bevorstehenden Weihnachtsfestes größere Mengen von Konsumartikeln zum Versand gelangten.

b) Bergverkehr: Die Bergverladungen von mittelelbischen Umschlagsplätzen nahmen infolge der Zuckerverladung aus neuer Ernte einen gewissen Aufschwung. Die Salzverladungen nach der Tschechoslowakei fanden ihren regelmäßigen Fortgang. Das Stückgutgeschäft bergwärts war gleichfalls etwas lebhafter, es gelangten zur Verfrachtung in der Hauptsache Zucker, Oele, Mehl. Unter den Ankünften im Bergverkehr sind zu erwähnen: Getreide, Phosphate, Schwefelkies und Holz.

3. Oberelbe: Der Talverkehr war an allen oberelbischen Umschlagsplätzen sehr rege. Nicht nur, daß der deutsche Kohlenhandel infolge des englischen Bergarbeiterstreiks größere Kohlenmengen als bisher exportieren konnte, kam auch der böhmische Kohlenhandel endlich einmal wieder in die Lage, eine größere Ausfuhr über die Elbe vornehmen zu können. Kahnraum blieb dauernd gefragt, so daß die Frachten weiterhin anzogen. Unter den zur Verladung gelangten Gütern sind in der Hauptsache zu erwähnen: Zucker, Gerste, Malz, Eisendraht, Schnitthölzer, Steinkohlen, Braunkohlenbriketts, Steine, Glassand, Bauxit-Rückstände, Papier und Hohlglas.

Elbefrachten.

Die Elbefrachten stellten sich am 1. Dezember für komplette Kahnladungen erstklassiges Schwergut:

nach Magdeburg	38 Pf.
„ Schönebeck	40 „
„ Barby	41 „
„ Aken	42 „
„ Wallwitzhafen	43 „
„ Kleinwittenberg	55 „
„ Torgau	60 „
„ Riesa	80 „
„ Dresden	85 „
„ Laube-Tetschen	8½ Kc.
„ Außig	9 Pf.
„ Berlin (Kohlen)	ca. 38 „
„ Berlin (Getreide)	ca. 48 „
„ Breslau (schw. Futtermittel)	68 „
„ Breslau (Schwergetreide)	78 „
„ Halle a. S. (transito)	70 „

für 100 kg exkl. Bugsierlöhne.

Nach der Oberelbe sind obige Frachten die von der Elbeschiffahrts-Vereinigung festgesetzten Grundfrachten, die für Massenartikel, wie z. B. Getreide, Mehl, Phosphat, Erze, Roheisen gültig sind, andere Artikel zahlen je nach Eisenbahngüterklassifikation und Sperrigkeit Zuschläge.

Oder

Breslau, den 5. November 1926. Der Scheitel der letzten Hochwasserwelle passierte am 2. d. M. Breslau. Die durch den hohen Wasserstand hervorgerufenen Betriebsbehinderungen können nunmehr als beseitigt angesehen werden. / Das Umschlagsergebnis in Coselhafen mit 32 000 t Kohlen und Gütern ist ungünstiger als in der Vorwoche, was zum Teil auf den Feiertag am 1. d. M. (Allerheiligen) zurückzuführen ist, an welchem Tage die Umschlagstätigkeit in Coselhafen völlig ruhte. / An den Breslauer Umschlagsstellen kamen 45 Fahrzeuge mit rd. 20 000 t Talladung zur Abfertigung. / Das Ranserner Wehr ist am 5. d. M. wieder gestellt worden, so daß der Schiffsverkehr wieder durch die Schleuse geleitet wird. Es passierten Ransern zu Tal 100 voll beladene Kähne, zu Berg 80 beladene und 157 leere Kähne. / Das Berggeschäft ab Stettin ist ganz unbedeutend; die nicht sehr umfangreichen Verladungen von Hamburg nach Schlesien nehmen ihren Fortgang.

Breslau, den 12. November 1926. Der vollschiffige, ziemlich gleichmäßige Wasserstand der ganzen Berichtswoche hat merklich zu einer Belebung des Verkehrs beigetragen. Auch in der Eisenbahn-Wagengestellung nach den Umschlagshäfen, besonders aus dem ostoberschlesischen Revier, ist eine Besserung festzustellen. Demgemäß waren die Umschlagsmengen in Coselhafen und Breslau erheblich größer als in der Vorwoche. In Coselhafen wurden fast 52 000 t Kohlen und Güter vom Waggon zum Schiff umgeschlagen und an den verschiedenen Breslauer Umschlagsstellen rd. 37 000 t. Der Kahnbestand in Coselhafen mit 193 Fahrzeugen ist auch wieder günstiger geworden. Breslau passierten zu Tal 188 beladene, zu Berg 50 beladene und 174 leere Kähne. / Stettin ist nach wie vor ganz still. Das Ladungsangebot in Hamburg, besonders in Getreide nach Berlin, lebhafter, so daß der Kahnraum sehr knapp geworden ist und Deckkähne fast gar nicht zu haben sind.

Breslau, den 19. November 1926. Bei anhaltendem warmen Wetter ist der Wasserstand sehr zurückgegangen, aber immer noch vollschiffig. Infolgedessen ist das Interesse an Wasserverladungen trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit weiter stark. Die Umschlagsmengen blieben allerdings infolge des Bußtages gegen die der Vorwoche etwas zurück: Coselhafen über 44 000 t, Breslau fast 31 000 t Kohlen und verschiedene Güter. Der Kahnbestand in Coselhafen mit 210 Fahrzeugen ist weiter gut. Die starke Bewegung durch Breslau kennzeichnen folgende amtliche Meldungen: Zu Tal 286 beladene, zu Berg 52 beladene, 182 leere Kähne. / Der am 18. d. M. früh unterhalb Ransern bei Masselwitz gesunkene Kohlenkahn hat die Schiffahrt bisher nicht behindert. Die Bergungsarbeiten werden am Sonntag, den 21. d. M. forciert fortgesetzt, so daß die Fahrstraße am 22. cr. früh wieder ganz frei sein dürfte. / Stettin unverändert still, auch das lebhafte Geschäft in Hamburg hält weiter an, so daß die leer werdenden Kähne sofort vergriffen sind.

Breslau, den 26. November 1926. Der Wasserstand der Oder, der unterhalb Breslau stark zurückgegangen war, so daß zwischen Köben und Wettschütz schon zahlreiche tief beladene Kähne zum Stilliegen gekommen waren, hat durch einen Wasserwuchs der Oder von fast 1 m und der Neiße von annähernd ½ m wieder eine genügende Aufbesserung erfahren. / Die Umschlagstätigkeit in Coselhafen mit fast 54 000 t ist weiter lebhaft, in Breslau ist ein leichter Rückgang auf 22 600 t zu verzeichnen. Die Talbewegung durch Ransern mit 231 beladenen Kähnen war weiter stark, dagegen die Bergbewegung mit 59 beladenen und 81 leeren Kähnen schwächer. / Die Situation in Stettin und Hamburg ist unverändert, der Kahnraummangel in Hamburg bei den starken Verladungen nach der Oberelbe und Berlin weiter groß.

Wasserstände:

Datum:	Ratibor:	Dyhernfurth:	Neiße-Stadt
30. 10. 1926	—	—	— 0,28 m
31. 10. 1926	4,70 m	3,83 m	—
5. 11. 1926	—	—	— 0,40 m
6. 11. 1926	2,10 m	2,98 m	— 0,48 m
7. 11. 1926	1,96 m	2,79 m	—
12. 11. 1926	—	—	— 0,48 m
13. 11. 1926	1,78 m	2,33 m	— 0,50 m
14. 11. 1926	1,68 m	2,51 m	—
19. 11. 1926	—	—	— 0,53 m
20. 11. 1926	1,40 m	2,02 m	— 0,57 m
21. 11. 1926	1,36 m	1,84 m	—
26. 11. 1926	—	—	— 0,12 m
27. 11. 1926	2,22 m	2,47 m	—

Oderfrachten

Schiffsfrachten in RM. je Tonne (exkl. Nebenkosten, als Umschlag, Zollabfertigung, Assekuranz, Kippgebühr).

Von	Breslau			Oppeln			Cosel Oderhafen		
Nach	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg	Berlin (Oberspree)	Stettin	Hamburg
Schiffsfracht für ganze Kahnladungen Steinkohle:									
Vom 30. 10. bis 5. 11. 26	5,40 / 5,10	5,50	8,50	6,80 / 6.60	6,20 / 6,10	9,60	7,30 / 7,10	6,80 / 6,60	10,10
„ 6. 11. „ 12. 11. 26	5,10	5,—	8,—	6,80 / 6,60	6,20 / 6,10	9,60	7,30 / 7,10	6,80 / 6,60	10,10
„ 13. 11. „ 19. 11. 26	4,80 / 5,—	4,70 / 5,—	8,—	6,60 / 6,80	6,10 / 6,30	9.60	7,10 / 7,30	6,60 / 6,80	10,10
„ 20. 11. „ 26. 11. 26	4,80	4,70	—	6,60	6,10	9,60	7,10	6,60	10,10

Für andere Güter in ganzen Kahnladungen sowie für Teilmengen treten entsprechende Zuschläge ein.

Ostpreußische Wasserstraßen

Oktober: Die Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat im Oktober im Vergleich zum Vormonat keine wesentliche Aenderung erfahren und ist nach wie vor als ungünstig zu bezeichnen. Im allgemeinen hat das Verfrachtungs-Angebot nachgelassen. Ende des Monats ist ein vollkommener Stillstand eingetreten. Das Herbstgeschäft ist gänzlich ausgeblieben, und schon jetzt liegt eine große Menge von Fahrzeugen an den verschiedenen Stationen ohne Beschäftigung. Die Kohlentransporte von den Weichsel-Stationen nach Danzig sowie die Papierholz-Transportbewegungen im Königsberger Hafen sind etwa die gleichen geblieben. Die Kohlen-Verladungen von Königsberg und Memel nach Tilsit und Ragnit sowie die Zelluloseverschiffungen von Tilsit und Ragnit nach Memel und Königsberg haben durch das Ausbleiben der Kohlen infolge Wagenmangel eine Verringerung erfahren. Der Frachtenmarkt ist überaus nachgebend gewesen, die Frachten für Massengüter zeigten weiterhin fallende Tendenz. Der Wasserstand war im Laufe des Monats Oktober günstig.

November: Die allgemeine Lage der ostpreußischen Binnenschiffahrt hat sich gegenüber dem Vormonat verschlechtert. Die Kohlenverfrachtungen in Danzig haben sich etwa auf der gleichen Höhe gehalten, dagegen sind die Papierholzverladungen eingestellt worden. Das Verfrachtungsangebot in anderen Ladungen ging im Laufe des Monats stark zurück. Auch die an und für sich bedeutenden Transporte der Tilsiter und Ragniter Zellstoff-Fabriken waren geringer. Eine große Menge der Fahrzeuge ist daher zum Stilliegen gekommen. / Auch bei den ostpreußischen Binnendampferlinien setzte das erwartete Herbstgeschäft nur gering ein. Das Fehlen von Massengütern machte sich wiederum stark bemerkbar. Die Frachten sind im wesentlichen unverändert geblieben. Der Wasserstand war im Laufe des Berichtsmonats günstig.

Weichsel

Während meistens im November schon der Verkehr auf der Weichsel infolge Eis eingestellt werden mußte, hat diesmal die Weichselschiffahrt den ganzen November hindurch noch keine Eisstörung erlitten und blieb daher in voller Lebhaftigkeit im Gange. Manche Güter wurden sogar noch in größerem Umfange als im Vormonat transportiert, so daß im ganzen die Gütermenge des Novembers seinen Höhepunkt der Weichselschiffahrt bezeichnet, und namentlich in der Bergfahrt wurde eine ungewöhnlich große Güterbewegung erreicht. Eine geringe Eisstörung trat Anfang Dezember ein, doch blieb dann die Witterung so milde, daß der Weichselverkehr auch im Dezember noch erheblichen Umfang hatte. Auf jeden Fall war also der November im ganzen äußerst günstig. Stromab kamen auf dem Weichselweg nach Danzig 85 Dampfer (darunter 66 Schlepper) und 342 Kähne, was in der Schiffszahl einen kleinen Rückgang gegenüber Oktober bedeutet. Die gesamte Gütermenge der Talfahrt erreichte 78 000 t gegenüber 78 559 t in dem ebenfalls schon ungewöhnlich lebhaften Oktober. Der November hätte Rekordzahlen gebracht, wenn nicht infolge der ungünstigen Eisenbahnverhältnisse die Kohlentransporte etwas nachgelassen hätten. Es kamen daher stromab nur 38 743 t Kohlen gegenüber 48 414 t im Vormonat; dafür hat sich die Zuckermenge sogar verdoppelt auf

32 720 t im November gegen 16 544 t im Oktober. Die Getreidemenge betrug im November nur 2 823 t, die Menge der Holzwaren nur 1 600 t, und außerdem kamen noch nennenswerte Mengen Kartoffelmehl und Soda neben Stückgütern stromab. Auffallend ist die lächerlich kleine Holzmenge angesichts der Millionenausfuhr von Holz über Danzig. Eine besonders günstige Entwicklung bedeutet es, daß im November die Bergtransporte weiter zugenommen haben. Von Danzig gingen stromauf 100 Dampfer (68 Schlepper) und 325 Kähne, unter diesen 224 ohne Ladung. Gegenüber dem Vormonat hat sich die Zahl der Kähne im ganzen um 45 vermehrt, die Zahl der leeren Kähne aber um 80 Stück vermindert. Die Ausnutzung des Kahnraumes stromauf war wesentlich besser als in irgend einem Monat des Jahres 1926. Die bergwärts beförderte Gütermenge betrug 15 970 t gegenüber 11 134 t im Oktober. Der Hauptteil entfällt allerdings auf Transporte von Steinen für Arbeiten an der Stromweichsel. Es wurden 6 410 t Steine stromauf befördert, ferner nennenswerte Posten Raps, Talg und Quebrachoextrakt. Nach Ostpreußen gingen durch das Weichseldelta erhebliche Mengen Erdölerzeugnisse und kieferne Schwellen. Trotz dieser lebhafteren Transporte der Bergfahrt ist die stromauf beförderte Gütermenge nur ungefähr halb so groß wie in den Jahren vor dem Kriege, während sie stromab etwas größer war. Die Holzflößerei hat im November schon vollständig aufgehört. Die Transporte stromab waren zeitweise so groß, daß die Kähne in Danzig nicht schnell genug entladen werden konnten. Es lagen daher im Danziger Hafen meistens 30—40, mitunter auch 50 Kähne ohne Ladung und warteten auf die Entlöschung. / Die Wasserstandsverhältnisse waren den ganzen Monat hindurch günstig, zumal Ende Oktober noch ein kleineres Hochwasser eingesetzt hatte, das ziemlich lange anhielt.

Bayern Oktober: Der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf dem Rhein fiel auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Ludwigshafen a. Rhein mit 204 891,5 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -koks mit 101 611 t, Braunkohlenbriketts 54 133 t, Getreide aller Art 17 768 t, Schwefelkies 8 690 t, Schwefelsäure 4 921,5 t, Mineralöle 4 022 t, Sand, Kies, Bauxit 3 448,5 t, Eisen und Eisenfabrikate 2 617 t und 1 676,5 t Zement. Zu Tal kamen 5 147,5 t an, davon 3 834 t Sand und Kies und 1 054 t Steine aller Art. Der Abgangsverkehr zu Berg in Ludwigshafen a. Rh. bezifferte sich auf 8 732 t, davon 4 331,5 t Getreide aller Art und 2 472 t Düngemittel aller Art; zu Tal auf 53 879,5 t, davon hauptsächlich 19 425,5 t Düngemittel aller Art, 12 633 t Chemikalien, 7 657,5 t Schwefelkiesabbrände, 3 094,5 t Eisen und Eisenfabrikate, 2 602 t Mehl und 1 811 t Steinkohlen und -koks. In Speyer kamen zu Berg 1 587 t Steinkohlen und -koks und 580 t Sand und Kies und zu Tal 1 286 t Sand und Kies an. Der Abgang zu Tal betrug 1 232,5 t, darunter 1 229 t hölzerne Eisenbahnschwellen. / Auf der Donau wurden im Ankunftsverkehr zu Berg besonders Getreide aller Art, Benzin, Hülsenfrüchte, Holz aller Art, Mais, Mehl und Steinkohlen und -koks befördert. Talwärts gingen auf der Donau ab hauptsächlich Eisen und Eisenfabrikate, Salz, Sammelgüter, Mehl, Erde, Sand, Ton, Spat, unedle Metalle und Waren daraus und Fische. Der Durchgangsverkehr an der Zollgrenze Passau betrug insgesamt 70 529,5 t, davon im Grenzeingangsverkehr 41 171 t, im Grenzausgangsverkehr 29 358,5 t. / Auf dem Main fiel der Hauptanteil des gesamten Ankunfts- und Abgangsverkehrs auf den Ankunftsverkehr zu Berg in Aschaffenburg mit 41 438 t, darunter vorwiegend Steinkohlen und -koks 36 442,5 t, Holz aller Art 1 843 t, Düngemittel aller Art 1 818,5 t und 966,5 t Mehl. Zu Tal kamen 1 653 t an, davon 1 415 t Sand und Kies. Der Abgangsverkehr zu Tal in Aschaffenburg bezifferte sich auf 4 870,5 t, hiervon hauptsächlich Holz aller Art 1 753,5 t und 1 121 t Steinkohlen und -koks. Der Abgangsverkehr zu Berg betrug 891 t, davon 560,5 t Steinkohlen und -koks. In Würzburg betrug der Ankunftsverkehr zu Berg 3 846,5t, in der Hauptsache Mehl und Mühlenerzeugnisse 2 257 t, zu Tal 1 747 t, davon 1 130 tSand und Kies und 562 t Steine aller Art. Im Abgangsverkehr zu Tal waren 5 795 t, davon hauptsächlich Getreide aller Art 5 211 t und 539 t Holz aller Art zu verzeichnen, zu Berg nur 356 t Mehl. Bamberg hatte einen Ankunftsverkehr zu Berg von 1 188,5 t, darunter 996 t Mehl und Mühlenerzeugnisse und einen Abgangsverkehr zu Tal von 511 t, davon 327 t Getreide aller Art zu berichten. An der Schleuse Stockstadt a. M. betrug der Durchgangsverkehr insgesamt 79 531 t, davon zu Berg besonders Steinkohlen und -koks 38 176 t, Sand und Kies 6 638 t, Mehl und Mühlenerzeugnisse 4 951 t, Holz aller Art 2 343 t und 1 820 t Düngemittel aller Art, zu Tal 7 780 t Getreide aller Art, 5 604 t Holz aller Art, 3 443 t Zement, 1 658 t Steinkohlen und -koks und 1 616 t Sand und Kies und außerdem 17 886 t Floßholz. Der Durchgangsverkehr an den übrigen Schleusen war geringer. In Würzburg wurden festgestellt zu Berg 1 517 t, zu Tal 4 284 t Schiffsgüter und 15 129 t Floßholz, in Schweinfurt zu Berg 1 212 t, zu Tal 1 158 t Schiffsgüter und 8 274 t Floßholz und an der Schleuse Viereth zu Berg 1 005 t Floßholz, zu Tal 667 t Schiffsgüter und 8 184 t Floßholz. Der Verkehr erstreckte sich bei letzteren drei Schleusen hauptsächlich auf Mehl und Mühlenerzeugnisse, Getreide aller Art, Steine aller Art, Sand und Kies und Holz aller Art. / Auf dem Ludwigkanal erstreckte sich der Verkehr hauptsächlich auf Holz aller Art und Sand und Kies. In Kelheim kamen 64 t Schiffsgüter und 70 t Floßholz an, 360,5 t Schiffsgüter und 156 t Floßholz gingen ab. In Nürnberg kamen 368,5 t an. Durch die Schleuse Bamberg gingen 1 372,5 t Floßholz in den Main über. Auf sonstigen am Ludwigkanal gelegenen Häfen und Ländeplätzen stellte sich der Ankunftsverkehr auf 1 050,5 t.

Ein- bezw. Ausladeort	Ankunftsverkehr		Abgangsverkehr	
	zu Berg	zu Tal	zu Berg	zu Tal
	Tonnen		Tonnen	
Ludwigshafen a. Rh.[1] . .	204 891,5	5 147,5	8 732	53 879,5
Speyer	2 167	1 286	—	1 232,5
Regensburg	25 282,5	828	—	24 0?4
Deggendorf	306	—	—	921,5
Passau	12 997	323	169	5 ?76,5
Aschaffenburg[1])	41 834	1 653	891	4 870,5
Würzburg	3 846,5	1 747	356	5 795
Bamberg	1 188,5	—	—	511

[1]) Umladungen von Hauptschiff zu Hauptschiff sind in den Angaben mitenthalten.

EISENBAHNFRAGEN

Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn - Gesellschaft. Der Verwaltungsrat hielt vom 22. bis 25. 11. 1926 in Berlin seine letzte laufende Tagung in diesem Jahre ab. Der zu erwartende Jahresabschluß und die Aussichten für das nächste Jahr standen im Vordergrund der Erörterung. Das zu Ende gehende Jahr wies in seiner ersten Hälfte infolge des schwachen Güter- und Personenverkehrs einen starken Rückgang der Einnahmen auf, während im zweiten Halbjahr der englische Kohlenarbeiterstreik eine erhebliche Güterverkehrsbelebung brachte. Immerhin werden die Einnahmen des laufenden Jahres im Güterverkehr und noch mehr im Personenverkehr hinter denen des Jahres 1925 zurückbleiben. Die Ausgabenbemessung für das Jahr 1927 wird beeinflußt von der Einwirkung der weiteren Entwicklung der deutschen Wirtschaft auf die Einnahmen. In Anbetracht der 1927 noch steigenden Lasten konnte der Verwaltungsrat zunächst nur für Bahnanlagen und Elektrisierung erhebliche Beträge auswerfen, während die Entscheidung über den Umfang von Neubeschaffung an rollendem Material noch ausgesetzt werden mußte. Es ist beabsichtigt, diese Bestellungen im Interesse der Wirtschaft so hoch zu bemessen, wie es nach der Finanzlage der Reichsbahn möglich ist. Der Verwaltungsrat nahm davon Kenntnis, daß der Wettbewerb des Kraftwagens zurzeit jährlich bis zu 100 Millionen Mark an Güterfrachten der Reichsbahn entzieht. Einer weiteren Abwanderung soll durch immer bessere Abfertigung, schnellere Beförderung und in geeigneten Fällen durch Tariferleichterungen entgegengewirkt werden. Die Vorarbeiten für die systematische Nachprüfung der Normalgütertarife sind soweit beendet, daß sie der Ständigen Tarifkommission und dem Ausschuß der Verkehrsinteressenten vorgelegt werden können. / Eine Abänderung des Kohlenausnahmetarifes 6u

zugunsten des Hafens Mannheim wurde genehmigt. Die Arbeiten für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn werden möglichst beschleunigt. Der Verwaltungsrat billigte den den Abschluß eines Stromlieferungsvertrages mit den Berliner Elektrizitätswerken A. G. und den Elektrowerken, wodurch sich der Bau eines eigenen Kraftwerkes erübrigt. Bis Ende des laufenden Jahres werden für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn etwa 50 Millionen Mark aufgewendet und dem Arbeitsmarkt zugute gekommen sein. Die mit Hilfe der von der Reichsregierung zur Verfügung gestellten Sonderkredite herausgegebenen Aufträge geben zurzeit schätzungsweise 40 000 Menschen Arbeit. Zur Festlegung des Berufsbeamtentums bei der Reichsbahn wurde beschlossen, die Frist bis zur dauernden Anstellung der Beamten von 20 auf 10 Jahre herabzusetzen. Ferner hat in der Sitzung vom 25. 11. die im Statut vorgesehene Auslosung von Mitgliedern stattgefunden. Durch das Los sind von den durch die Reichsregierung ernannten Mitgliedern Reichskanzler a. D. Dr. Luther, Dr. h. c. v. Siemens und Oberpräsident a. D. v. Batocki, von den vom Treuhänder ernannten Mitgliedern v. Miller, München, Staatssekretär a. D. Bergmann und der Belgier Jadot ausgelost worden. Sie scheiden mit dem 31. 12. 26 aus dem Verwaltungsrat aus. / Das Reichskabinett hat beschlossen, die Herren Dr. Luther, v. Siemens und v. Batocki wieder in den Verwaltungsrat zu delegieren.

Der Meinungsstreit zwischen Reich und Preußen bei der Besetzung des Verwaltungsrats der Reichsbahn. Zu den mannigfachen Erörterungen über Meinungsverschiedenheiten zwischen Reich und Preußen wird von zuständiger Reichsseite mitgeteilt: Es ist nicht richtig, daß es aus Anlaß der Auslosung von Mitgliedern des Verwaltungsrats der Reichsbahn zu neuen Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Reich und Preußen gekommen ist. Es wäre grundfalsch, in der Wiederbestätigung der ausgelosten Mitglieder einen unfreundlichen Akt der Reichsregierung gegenüber dem größten deutschen Lande zu erblicken. Im Gegenteil ist der preußischen Staatsregierung bekannt, daß gerade die gegenwärtige Reichsregierung größten Wert darauf legt, alle noch bestehenden Streitpunkte zwischen Reich und Preußen zu bereinigen. Insbesondere hat die Reichsregierung, unabhängig von dem vor dem Staatsgerichtshof schwebenden Verfahren, mehrfach zu erkennen gegeben, auch den Streit über den preußischen Anspruch auf einen Sitz im Verwaltungsrat der Reichsbahn durch eine Verständigung der beiden Regierungen bei erster Gelegenheit aus der Welt zu schaffen. Leider hat sich nun hierfür bei der diesmaligen Auslosung keine Gelegenheit geboten. Der Erörterung des Reichskabinetts über diese Frage war eine eingehende Aussprache des Reichskanzlers mit dem preußischen Ministerpräsidenten vorangegangen. Nachdem die Reichsregierung zu dem Ergebnis gekommen war, daß im vorliegenden Falle die ausgelosten Verwaltungsratsmitglieder bestätigt werden müßten, hat der Reichskanzler den preußischen Ministerpräsidenten sofort unter Hervorhebung der für diese Entscheidung maßgebenden Gesichtspunkte persönlich in Kenntnis gesetzt. Es besteht volle Uebereinstimmung zwischen der Reichs- und preußischen Staatsregierung darüber, daß die beiderseitigen ernstlichen Bemühungen zur Beseitigung der übrigen, zwischen Reich und Preußen noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten keinerlei Störungen erfahren. / Zu dieser Erklärung wurde von zuständiger preußischer Seite nachstehender Bericht gegeben: In der preußischen Regierung ist man der Ansicht, daß die „erste Gelegenheit zu einer Verständigung", von der die Erklärung der zuständigen Reichsseite spricht, sich bei Auslosung der drei Herren des Verwaltungsrats geboten hat. Der preußische Ministerpräsident Braun hat auch sofort nach dieser Auslosung das Reichskabinett davon verständigt, daß Preußen es als selbstverständlich ansehe, daß jetzt sein Anspruch, über den man schon einmal hinweggegangen sei, berücksichtigt werde. Ministerpräsident Braun hat vor der entscheidenden Sitzung des Reichskabinetts in seiner Unterredung mit dem Reichskanzler Dr. Marx ausdrücklich darauf hingewiesen, Preußen erwarte mit Bestimmtheit, daß ein von ihm zu benennender Herr, über dessen Person man bestimmt durch Entgegenkommen der preußischen Regierung eine Einigung erzielen würde, in den Verwaltungsrat der Reichsbahn gewählt werde. Preußen müsse eine neuerliche Außerachtlassung seines Anspruchs als eine ausgesprochen schwere Verletzung seiner Interessen betrachten.

Der Generalagent über Lage und Aussichten der Reichsbahn. Der Generalagent für die Reparationszahlungen gibt durch den Eisenbahnkommissar eine genaue Darstellung der Lage der Leistungen und der Aussichten der Deutschen Reichsbahn. / Die Deutsche Reichsbahn habe auch in der 2. Annuität den Reparationsverpflichtungen genügt, die höher waren als im 1. Jahre (595 statt 200 Millionen); allerdings waren die ersten Monate des laufenden Jahres infolge der Wirtschaftskrisis sehr ungünstig gewesen. Gegenwärtig sei mit einer Fortsetzung der Besserung, die seit Mai dauert, zu rechnen. Die Beförderungssteuer bleibe mit 31,5% im Personen- und 40% im Güterverkehr noch hinter der Verteuerung der Lebenshaltungskosten (142,5) zurück. / Bezüglich der Erweiterungs- und Renovierungsausgaben — 373,5 Millionen auf Vermögensrechnung — bemerkt der Kommissar, daß diese Ausgabe hoch erscheine und zum Teil aus der Notwendigkeit der Fertigstellung einzelner in der Inflation begonnener Bauten sich erkläre. Es sei mit einer Ermäßigung dieses Postens zu rechnen. Die günstigen Aussichten, die früher bei der gleichen Gelegenheit geäußert wurden, haben sich bestätigt. / Es sei durchaus anzunehmen, daß die Reichsbahn auch weiter ihren Verpflichtungen nachkommen werde, allerdings muß man ihr die Bewegungsfreiheit lassen, um ihren Betrieb nach den Regeln einer guten kaufmännischen Wirtschaftsführung leiten zu können. Bezüglich des Wasserstraßenbauprogramms betont der Eisenbahnkommissar, daß eine rechtzeitige Beachtung der Baupläne durch die Reichsbahn sich von selbst verstehe, da eine übertriebene Schaffung von Verkehrsmöglichkeiten ihre finanzielle Lage gefährden könnte, ohne der Gesamtwirtschaft des Landes einen fühlbaren Nutzen zu bringen. Die Reichsbahn sei hinreichend in der Lage, den gegenwärtigen Normalverkehr zu bewältigen, sie hat sogar zu Beginn dieses Jahres 100 000 Güterwagen und 6 000 Lokomotiven abgestellt und konnte den außergewöhnlichen Mehrverkehr infolge des englischen Streiks in befriedigender Weise bedienen. Sie könnte im Bedarfsfalle ihre Leistungsfähigkeit noch erhöhen, unter Aufwendung viel geringerer Mittel, als solche für den Bau von Wasserstraßen erforderlich sind.

Verlängerung eines Elbeumschlagstarifes. Der mit Gültigkeit vom 1. Juli 1926 eingeführte Ausnahmetarif 92 für Zyannatrium, der von Reichenberg Uebergang nach Dresden Elbufer Altstadt, Dresden Elbufer Neustadt und Dresden König-Albert-Hafen gilt und dessen Geltungsdauer bis 31. Dezember 1926 beschränkt war, wird bis 31. Dezember 1927 verlängert. Gleichzeitig werden seine Sätze um 10% erhöht, und zwar für sämtliche Empfangsstationen in der 15-Tonnenklasse von 85 Pfg. auf 94 Pfg., in der 10-Tonnenklasse von 107 Pfg. auf 117 Pfg. und in der 5-Tonnenklasse von 128 Pfg. auf 141 Pfg. per 100 kg. Dr. H. B.

PERSÖNLICHES

Rektor und Senat der Technischen Hochschule Braunschweig haben auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Ingenieurbauwesen dem Reichsverkehrsminister Dr. jur. Rudolf Krohne in Berlin in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste um den Ausbau der deutschen Binnenwasserstraßen die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen.

Professor Hans Dieckhoff, ein Führer des hamburgischen Schiffbaues, feierte am 23. November 1926 seinen 60. Geburtstag.

Das 25 jährige Geschäftsjubiläum beging am 1. Dezember Herr Otto Grohé, Direktor der Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim.

Direktor Kurt Lilge, Vorstandsmitglied der Vereinigten Berliner Mörtelwerke, Berlin konnte am 1. Dezember 1926 sein 25 jähriges Dienstjubiläum bei dieser Firma feiern. Direktor Lilge bekleidet außerberuflich noch verschiedene Ehrenämter; er ist Vorstandsmitglied der Berliner Fuhrherren-Innung, Vorsitzender des Reichsverbandes der Fuhrbetriebe Deutschlands, Mitglied des vorläufigen Reichswirtschaftsrates und Verwaltungsratsmitglied des Berliner Hypotheken-Bankvereins (Stadtschaft).

Geheimer Bergrat Dr jur., Dr. Ing. e. h., Dr. med. h. c. Victor Weidtman †. Am 17. Dezember 1926 verstarb in Berlin der Vorsitzende der Industrie- und Handelskammer Aachen, Herr Geheimrat Dr. Weidtman, dessen Persönlichkeit weit über den Rahmen des Aachener Bezirks hinausragte.

Am 19. Oktober 1926 starb im 56. Lebensjahre der Geschäftsführer der Firma Raab, Karcher & Cie. G. m. b. H., Herr

Konsul Ernst Kramer

in Bonn.

BUCHBESPRECHUNGEN

Handbuch des Wasserbaus. Von Hubert Engels. Ergänzungsheft zur 3. Auflage. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1926.

Das Ergänzungsheft umfaßt die bemerkenswertesten neuesten Fortschritte und Erkenntnisse auf dem großen Gebiete des Wasserbaues. In seiner Stoffgliederung lehnt sich das Ergänzungsheft ganz an die 3. Auflage an.

Der Wasserbau. III. Teil des Handbuches der Ingenieurwissenschaften. IV. Band: „Die Entwässerung der Städte" (1. Kapitel „Anlagen zur Abführung der Brauch- und Regenabwässer"). Von Geh. Baurat Prof. Dr. Ing. e. h. Ewald Gensmer. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1924. Preis geheftet RM. 28.—; gebunden RM. 21,—.

In der neuen Auflage dieses Werkes, das das Ergebnis einer langjährigen reichen Erfahrung und strengwissenschaftlichen Forschung des bisherigen Herausgebers bildet, ist vor allem das neu aufgenommen, was die fortschreitende Entwicklung des Entwässerungswesens in der Vertiefung grundlegender Anschauungen und in der Durchbildung von Einzelheiten seither neu geschaffen hat.

Der Wasserbau. III. Teil des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften. 1. Band: „Die Gewässerkunde". Herausgegeben von P. Gerhardt, R. Jasmund und H. Engels. 5. Aufl. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1923. Preis geheftet RM. 36,—; gebunden RM. 39,—.

Der 1. Band „Die Gewässerkunde" des III. Teils des Handbuchs der Ingenieurwissenschaften besteht in seiner 5. Auflage wie bisher aus drei Kapiteln: Regen, Grundwasser und stehende Gewässer, fließende Gewässer und praktische Hydraulik. In dem 1. Kapitel über „Regen, Grundwasser und stehende Gewässer", der von Paul Gerhardt bearbeitet wurde, sind verschiedene größere Arbeiten hinzugekommen, u. a. die Erzeugung des künstlichen Regens, die neuen Erfahrungen über Verdunstung und die Einwirkungen des Waldes auf die Niederschläge, Verdunstung und Grundwasser. Erweitert wurden u. a. auch die Abschnitte über Messung des Grundwassers usw. In dem 2. Kapitel „Fließende Gewässer" sind insbesondere die geologischen, ortografischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der Flußgebiete mehr wie bisher berücksichtigt, während das 3. Kapitel „Praktische Hydraulik" im allgemeinen unverändert geblieben ist.

ZEITSCHRIFTENSCHAU

Die Ruhrwirtschaft gegen den Aachen—Rhein-Kanal
(„Deutsche Bergwerkszeitung", Nr. 222 vom 22. 9. 26.)

Ein Aachen—Rhein-Kanal?
(„D. A. Z.", Nr. 447 vom 24. 9. 26.)

Lahnkanalisierung
(„Koblenzer Generalanzeiger", vom 24. 8. 26.)

Saar—Mosel- oder Saar—Pfalz-Kanal?
Von Dr. Ludwig Schmetzer, Syndikus des Vereins der Industriellen („Trierische Landeszeitung", vom 25. 10. 26).

Un canal de Sarrebruck à Ludwigshafen?
Von F. V. („Journée Industrielle", Nr. 2631, vom 22. 10. 26).

Auch die Saar will die Wasserstraße nach dem Rhein
(„Aachener Post", vom 11. 10. 26.)

Die Zukunft des Straßburger Rheinhafens
Von Baurat Schneider („Kölnische Zeitung", Nr. 648 vom 1. 9. 26).

Comment, en France, on envisage le probleme de L'aménagement du Rhin entre Straßbourg et Bâle
Von Leon Crabbe („La Tribune de Genève", Nr. 177 vom 29. 7. 26).

Errichtung eines Kraftwerkes in Kembs
Drucksache („Chammbre des Dépués", Nr. 3266).

Oberrhein—Basel—Bodensee
Von Dr. H. Krucker, St. Gallen („Bayerische Industrie- und Handelszeitung", München, Nr. 36 vom 7. 9. 26).

Nordwestdeutsche Kanalwünsche
(„Industrie- und Handelszeitung", Nr. 222 vom 23. 9. 26.)

Hannovers Bedeutung als Umschlagsplatz für die Nordseehäfen-Ein- und -Ausfuhr
Von Dr. Herbert Schmidt, Bamberg („Hannoversche Landeszeitung", Nr. 16 157 vom 24. 10. 26).

Die norddeutschen Kanalpläne und Schleswig-Holstein
(„Kieler Neueste Nachrichten", Nr. 243 vom 17. 10. 26.)

Der Hansa-Kanal
Von Rechtsanwalt Dr. jur. et. rer. pol. H. Flügel („Schiffbau", Berlin, Nr. 17 vom 1. 9. 26).

Der echte Hansa-Kanal, die ideale Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen
Von Dr. F. Dücker, Syndikus der Handelskammer in Hamburg („Hansa", Nr. 43 vom 23. 10. 26).

Kiels Anschluß an den Hansa-Kanal. Eine technisch-wirtschaftliche Skizze
Von Karl Tiburtius („Kieler Neueste Nachrichten", Nr. 265 vom 12. 11. 26).

Der Hansa-Kanal und seine Bedeutung für Lübeck
(„Lübecker Generalanzeiger", Nr. 250 vom 26. 10. 26.)

Das Hansa-Kanal-Projekt
Von Dr. Walter Fröbe, Neumünster („Itzehoer Nachrichten", Nr. 241, vom 14. 10. 26).

Kiel und der Hansa-Kanal
(„Kieler Neueste Nachrichten", Nr. 257 vom 3. 11. 26.)

Der Hansa-Kanal und Schleswig-Holstein
Von Dr. L. Ahlmann („Kieler Zeitung", Kiel, Nr. 513 vom 2. 11. 26

Von den letzten Spatenstichen der ster. Vollendung des Mittellandkanals
(„Vossische Zeitung", vom 26. 10. 26.)

Die Vollendung des Mittellandkanals I und II
Von Dr. Böhmer, Magdeburg („Magdeburgische Zeitung", Nr. 182 vom 6. 8. 26 und Nr. 185 vom 10. 8. 26).

Mittellandkanal und Deckung seines Speisewasserbedarfes
Von Bergrat Rußwurm („Berliner Börsen-Zeitung", Nr. 389 vom 22. 8. 26).

Der Wasserweg Rostock—Güstrow—Plau
(„Mecklenburg. Zeitung" vom 26. 10. 26.)

Lage und Entwicklung der Elbeschiffahrt
Von Dr. Pegel, Magdeburg („Die Elbe", Magdeburg, Nr. 9 vom 15. 9. 26).

Die Organisation der Berliner Hafenanlagen
Von Dr. Paul Michaelis („Berliner Tageblatt", Nr. 460 vom 29. 9. 26).

Der Ausbau des Berliner Marktverkehrs
Von Stadtverordneten Lange („Germania", Nr. 194 vom 26. 8. 26).

Die Rationalisierung der Oderschiffahrt
(„Breslauer Nachrichten", vom 15. 9. 26.)

Die Oder-Umschlagshäfen pp.
(„Ostsee-Zeitung", Nr. 257 vom 16. 9. 26.)

Zur Frage des oberschlesischen Kanals
(„Schlesische Zeitung", Nr. 531 vom 2. 11. 26.)

Der neue oberschlesische Kanal
Von K. Best, Ingenieur, Ottock, O.-S. („Das Schiff", Berlin, Nr. 20 vom 24. 9. 26).

Stettin und der oberschlesische Kanal
Von Dr. E. Bartz, Berlin („General-Anzeiger", Stettin, Nr. 309 vom 7. 11. 26).

Flußausbau und Provinztrennung
(„Schlesische Zeitung", Nr. 416 vom 1. 9. 26.)

Die Hafenanlagen der Stadt Tilsit
Von Stadtbaurat Völcker, Tilsit („Bayerische Industrie- und Handelszeitung", München, Nr. 40 vom 5. 10. 26).

Der Ausbau der Rhein—Main—Donau-Wasserstraße
Von Oberbürgermeister Luppe, Nürnberg („Bayerische Staatszeitung", Nr. 199 vom 30. 8. 26).

Die Wasserkraftanlage der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße mit besonderer Betonung der Kraftmaschinen
Von Min. Dir. Gleichmann („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 8 vom 20. 8. 26).

Die Großschiffahrtsstraße Rhein—Main—Donau
Von Oberreg. Rat Hesselberger, München („Schiffbau", Berlin, Nr. 17 vom 1. 9. 26).

Verkehrswirtschaftliche Aufgaben der Rhein—Neckar—Donau-Wasserstraße
Von Theodor Acker („Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkräfte", Stuttgart, Nr. 11 vom November 1926).

Der Ausbau des Danziger Hafens
Von Nauticus („Hansa", Nr. 39 vom 25. 9. 26).

Das Reich gegen Danzig
(„Baltische Presse", vom 10. 7. 26.)

Die Arbeiten im Schwenta-Hafen
(„Memeler Morgenstimme", Nr. 162 vom 6. 8. 26.)

Einfluß der Achsendrehung der Erde auf die Flüsse
Von Professor Adolf Ludin, Berlin („Die Wasserkraft", Nr. 18 vom 15. 9. 26).

Die Bestimmung von Flußbettveränderungen
Von Reg.-Baurat F. Düll („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 47 von 1926).

Die Bedeutung des Moores für die Binnenschiffahrt
(„Werft, Reederei, Hafen", Nr. 18 vom 22. 9. 26.)

Der Wasserstand als Wirtschaftsproblem. Schädigung von Industriegebieten durch sinkenden Wasserspiegel
(„Industrie- und Handelszeitung", Nr. 238 vom 12. 10. 26.)

Die Vorarbeiten für Talsperren im Quellgebiet der Weser und ihre Ergebnisse
Von Reg.- und Baurat B. Körner („Die Bautechnik", Nr. 41 vom 1926).

Wert von Stauseen im oberen Illergebiet für die Obere Donau und den Neckar
Von Dipl. Ing. Schnitzer-Fischer („Südwestdeutschland, seine Wasserstraßen und Wasserkräfte", Nr. 10 vom Oktober 1926).

Erfordern die Hochwasserkatastrophen dieses Frühsommers eine grundlegende Umstellung unseres Deichwesens?
Von Reg.- und Baurat B. Körner („Die Bautechnik", Berlin, Nr. 47 von 1926).

Die Trockenlegung der Zuidersee
Von Dipl. Ing. A. Kittel, Berlin („Deutsche Wasserwirtschaft", Nr. 9 vom 20. 9. 26).

Die Bodensee-Abflußregelung
Von Regierungsbaumeister Franz Woas („Schwäbischer Merkur", Stuttgart, Nr. 503 vom 28. 10. 26).

Die Gutehoffnungshütte und die Binnenschiffahrt
Von Obering. W. vom Bögel, Walsum a. Nrh. („Schiffbau", Berlin, Nr. 16 vom 25. 8. 26).

FIRMENNACHRICHTEN

Weser- und Kanalschiffahrts-A.-G., Minden i. Westf. Der Berliner Börsen-Zeitung zufolge soll die Liquidation der Gesellschaft, nachdem die meisten Aktiven veräußert worden sind, nunmehr vorgenommen werden. Nach Befriedigung der Gläubigerforderungen verbleibt noch ein Massebestand, der eine Ausschüttung von 20% auf den Nennwert des Aktienkapitals gestattet. Diese Ausschüttung soll am 1. Dezember 1926 vorgenommen werden. Das Aktienkapital, welches vor der Umstellung 500 Mill. Papiermark betrug, ist auf 1400000 RM. umgestellt worden, wobei jede Aktie einen Nennwert von 20 RM. erhielt. Demnach entfällt auf jede Aktie ein Betrag von 4 RM.

Braker Werft A.-G. in Liquidation, Brake i. O. In der außerordentlichen Hauptversammlung wurde die Liquidation-Eröffnungsbilanz vorgelegt und genehmigt. Die Versammlung beschloß die Veräußerung des gesamten Gesellschaftsvermögens an die Braker Werft G. m. b. H. in Brake. Diese G. m. b. H., die sämtliche Aktiven und Passiven übernimmt, zahlt dafür an die Stammaktionäre der Braker Werft A.-G. gegen Auslieferung der Aktien 25% des nominellen Wertes der Stammaktien, die insgesamt 60 000 M. ausmachen. Für die 6 000 M. betragenden Vorzugsaktien werden gemäß dem Gesellschaftsvertrag 110% des nominellen Wertes gezahlt.

Der Dapolin-Montagewagen. Ein Retter in der Not, wenn keine Reparaturwerkstatt in der Nähe ist. / In der Vervollkommnung und reibungslosen Abwickelung des Kraftwagenverkehrs ist die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft mit einer Neuerung auf den Plan getreten, die von jedem Kraftfahrer nur dankbar anerkannt werden dürfte. Sie hat eine Anzahl Kraft-



wagen (siehe obiges Bild) in den Dienst gestellt, die als Montage-Werkstatt ausgerüstet, das weit verzweigte Netz ihrer mehr als 16 000 Dapolin-Depots in Deutschland in einem stets betriebsfertigen Zustande erhalten sollen. Das Wesentliche an dieser Neuerung ist aber, daß der Werkstattraum jedes Dapolin-Montagewagens alle notwendigen Handwerkszeuge, Zubehör- und Ersatzteile enthält, um dem am Wege bauenden Auto- oder Kraftradfahrer sofort tatkräftige und kostenlose Hilfe angedeihen zu lassen. Die Besatzung eines jeden Montagewagens besteht aus Führer und Monteur; sie ist strikte angewiesen, jeden Kraftfahrer, der unterwegs Panne erlitten hat, mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, sofern der Schaden nicht eine größere und umfangreiche Reparatur in der Werkstatt bedingt.

Die Markprioritäten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Bekanntlich wurde vor längerer Zeit zwischen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und den Besitzern der 4proz. Markprioritäten der Gesellschaft ein Vergleich auf Basis einer 3,75 proz. Valorisierung geschlossen. Gegen diesen Vergleich erhob die Schweizer Bankiervereinigung und das Bankhaus Dreyfus den Rekurs, worauf sich der Oberste Gerichtshof Wien neuerlich mit der Angelegenheit befaßte. Der Oberste Gerichtshof hob den Vergleich auf und wies das Wiener Handelsgericht an, den Vergleich einer Revision zu unterziehen. Vor einigen Tagen fand nunmehr beim Wiener Handelsgericht eine Versammlung der Vertrauensmänner der Prioritäre statt, der auch der Generaldirektor der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wertheimer, beiwohnte. Generaldirektor Wertheimer erklärte, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestenfalls nur eine geringfügige Aufbesserung der ursprünglichen Vergleichsquote zugestehen könne. Demgegenüber wied der Richter des Wiener Handelsgerichtes, Hofrat Dr. Zechmeister, darauf hin, daß die Gesellschaft, die erst für das abgelaufene Geschäftsjahr eine erhöhte Dividende an die Aktionäre verteilt hat, wohl auch an die Prioritäre eine höhere Quote zu bezahlen in der Lage sein und legte dem Vertreter der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahe, größeres Entgegenkommen gegenüber den Prioritäten zu bekunden. Die Vergleichsverhandlungen sollen daraufhin in der nächsten Zeit fortgesetzt und nach ihrem Abschluß den Prioritären ein neuerlicher Vergleichsvorschlag unterbreitet werden.

Danube Navigation Co. Gelegentlich der im Oktober stattgefundenen 6. Generalversammlung der Danube Navigation Company erklärte, wie der Londoner Vertreter des Hamburger Fremdenblattes mitteilt, deren Vorsitzender, Sir Frederick Lewis, die Brutto-Einnahmen der Gesellschaft seien dieses Mal die gleichen gewesen wie im Jahr zuvor, und es habe sich daher ein Reingewinn von 23 103 Lstrl. ergeben. Zu diesem trat ein Gewinnvortrag von 3 612 Lstrl., und von der Gesamtsumme wurden 20 000 Lstrl. für Abschreibungen verwendet. Da in den ersten drei Jahren die Einnahmen kaum der Rede wert waren, betrachtete der Redner die Ergebnisse der beiden letzten Jahre als bedeutende Fortschritte. Von Haus aus bereitete die Entwertung der Währungen Oesterreichs und Ungarns der Gesellschaft die größten Schwierigkeiten. Andere Schwierigkeiten, denen sie sich auf allen Seiten heute noch gegenüber sieht, sind wirtschaftlicher Natur, und sie hindern den internationalen Handelsverkehr auf dem Strome im höchsten Grade. Die Danube Navigation Company könnte glänzende Erfolge erzielen und sich als von größtem Wert für die Länder erweisen, denen sie dient, wenn man es ihr überließe, die Flußschiffahrt auf rein kommerzieller Basis, also ohne politische Einmischung zu betreiben. Vorläufig werde das Geschäft der Donau-Schiffahrtsgesellschaften noch besonders durch übermäßige Abgaben und Steuerlasten erschwert. Die großen Kosten der Arbeiten z. B., die ausgeführt werden, um die versandte Mündung der Donau für Ozeanschiffe freizumachen, haben die Schiffe zu tragen, die jetzt die Donauhäfen benutzen. Ein solches Werk solle aber durch Aufnahme des nötigen Kapitals finanziert und die Schiffahrt nur für Zinsen und Amortisation aufzukommen haben.

Gründung einer neuen Rheinschiffahrtsgesellschaft. Unter der Firma Société Mulhousienne de Navigation de l'Est de la France, Lloyd Rhénan, wurde eine neue französische Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt mit dem Sitz in Mülhausen und einem Stammkapital von 3 Millionen Franken gegründet.

Tschechoslowakische Elbschiffahrts-Gesellschaft. Die Kapitalsbeteiligung des Staates an der im Jahre 1922 gegründeten Gesellschaft beträgt 72%. Die Tätigkeit wurde zur Zeit der Inflation in Deutschland eröffnet, wodurch bedeutende Verluste entstanden, die durch eine Anleihe bei der Landesbank gedeckt wurden. Bis zur Höhe von 30 Mill. Tschechenkronen hat die Staatsverwaltung für diese Anleihe die Staatsgarantie zugesagt. Der bilanzmäßige Verlust ist auf Abschreibungen von Schiffspark zurückzuführen. Zur Deckung der Verluste hat das Handelsministerium im Jahre 1923 3 Mill. Kr. beigetragen und das Arbeitsministerium im Jahre 1925 1,75 Mill. Kr. Die Aktiengrundlage aus der Inflationszeit muß erst noch den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßt werden.

Fortschritte im Kraftmaschinenbau. Wir erfahren, daß die im Oktober d. J. in der Maschinenbau-Anstalt Humboldt von technischen Vereinen und ihren Gästen besichtigte 1 000 PS kompressorlose Schiffs-Dieselmaschine der Motorenfabrik Deutz inzwischen von der Reederei E. Komrowsky, G. m. b. H., Hamburg, bestellt wurde. Die Maschine wird in ein Motor-Frachtschiff mit einem Ladevermögen von 1 200 t eingebaut, welches der Schiffswerft und Maschinenfabrik Union-Gießerei A.-G., Königsberg, in Auftrag gegeben wurde. Das Schiff soll bis 1. Mai 1927 fertig sein und für den Nord- und Ostseeverkehr Linie Hamburg—Königsberg—Reval und Hamburg—Rotterdam—Antwerpen in Dienst gestellt werden. Bei günstigem Wasserstand soll es bis Köln fahren. Die genannte Reederei hat bereits 4 Diesel-Frachtschiffe in Betrieb. Die praktischen und wirtschaftlichen Erfahrungen mit diesen Schiffen sind die denkbar besten und geben der Reederei Veranlassung zur Bestellung eines neuen Deutz-Dieselmotors.

Kölner Reederei A.-G. in Köln. Die am 27. 11. 26 stattgefundene Generalversammlung genehmigte die Uebernahme der noch nicht im Besitz der Gesellschaft befindlichen 24% des Aktienkapitals der Kölner Seeschiffahrts-A.-G. Die Uebernahme soll derart erfolgen, daß für 144 000 M. Aktien der Kölner Reederei Seeschiffahrtsgesellschaft 96 000 M. neue Aktien der Kölner Reederei A.-G. gegeben werden. Das Kapital wurde dann um weitere 104 000 M. zur Verstärkung der Betriebsmittel erhöht. Mit der Durchführung der Uebernahme der restlichen Aktien der Kölner Seeschiffahrts A.-G. soll diese Gesellschaft liquidiert und von der Kölner Reederei übernommen werden. Die Kölner Seeschiffahrtsgesellschaft verfügt über vier Rhein-Seedampfer, die dem gleichen Zwecke dienen wie die der Kölner Reederei. Zur Vorbereitung der Fusion wurde schon im vorigen Jahre eine Erhöhung des Kapitals der Kölner Reederei von 400 000 M. auf 1 Mill. Mark durchgeführt und dafür 76% der Kölner Seeschiffahrtsgesellschaft übernommen. Die Verwaltung glaubt sich von der Verschmelzung der beiden Gesellschaften erhebliche Arbeitsverminderung und wesentliche Ersparnisse versprechen zu können. Die gleichzeitig auf der Tagesordnung stehende Verschmelzung der Union Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln (früher Hamburg) wurde vertagt, da sich inzwischen erhebliche Kombinationsmöglichkeiten ergeben hätten, die es sachlicher erscheinen lassen, die Gesellschaft vorläufig noch selbständig fortzuführen. Bei einer anschließenden außerordentlichen Hauptversammlung der Union wurde lediglich beschlossen, das Kapital von 100 000 M. auf 400 000 M. zu erhöhen. Die neuen Aktien werden von der Reederei Edm. Hahn & Co. unter Ausschluß des Bezugsrechtes übernommen.


MANNHEIMER ORIGINALANKER
GEBR. HEUSS
MANNHEIM


KROMHOUT
9-500 PS.
Bestgeeignet für Frachtschiffe, Verkehrsboote, Schlepper, als Hilfsmotor für Schoner, seegehende Yachten usw.

33. Jahrgang
Erscheint Mitte jeden Monats
Heft 12

58. Jahrgang der Mitteilungen des Zentralvereins

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom:
ZENTRAL-VEREIN FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
BERLIN NW 40, HERWARTHSTR. 3a
I. VORSITZENDER: GENERALDIREKTOR Dr. h. c. OTT, KÖLN
I. STELLV. VORS.: GEH. BAURAT PROF. Dr. ing. h. c. DE THIERRY, BERLIN
II. STELLV. VORS.: STAATSRAT Dr. RITTER VON GRASSMANN, MÜNCHEN
HAUPTSCHRIFTLEITER UND HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER:
SYNDIKUS ERICH SCHREIBER, BERLIN NW 40, HERWARTH-STRASSE No. 3a

ORGAN DES ZENTRALVEREINS FÜR DEUTSCHE BINNENSCHIFFAHRT E. V.
* UND DER IHM ANGESCHLOSSENEN VEREINIGUNGEN *

SCHRIFTLEITUNG: BERLIN NW. 40, HERWARTHSTRASSE Nr. 3a / FERNSPR: HANSA No. 2744, 2745

INHALT

EINZELPREIS JEDER MONATSAUSGABE 2,50 MARK

VERLAG M. SCHRÖDER, BERLIN-HALENSEE
GEORG-WILHELMSTR. 24 b / FERNRUF: UHLAND 5315 / POSTSCHECKKONTO: BERLIN 62388





Fahrzeuge für die Binnenschiffahrt

Flachgehende Flußdampfer jeder Art - Passagierdampfer, Schleppdampfer, Frachtdampfer Bergungsdampfer, Eisbrecher usw. - Bagger jeder Art, insbesondere Saugebagger System „Frühling" - Schichau-Sulzer-Schiffsdieselmotoren - „Lentz"-Einheitsschiffsmaschinen

F. SCHICHAU · ELBING

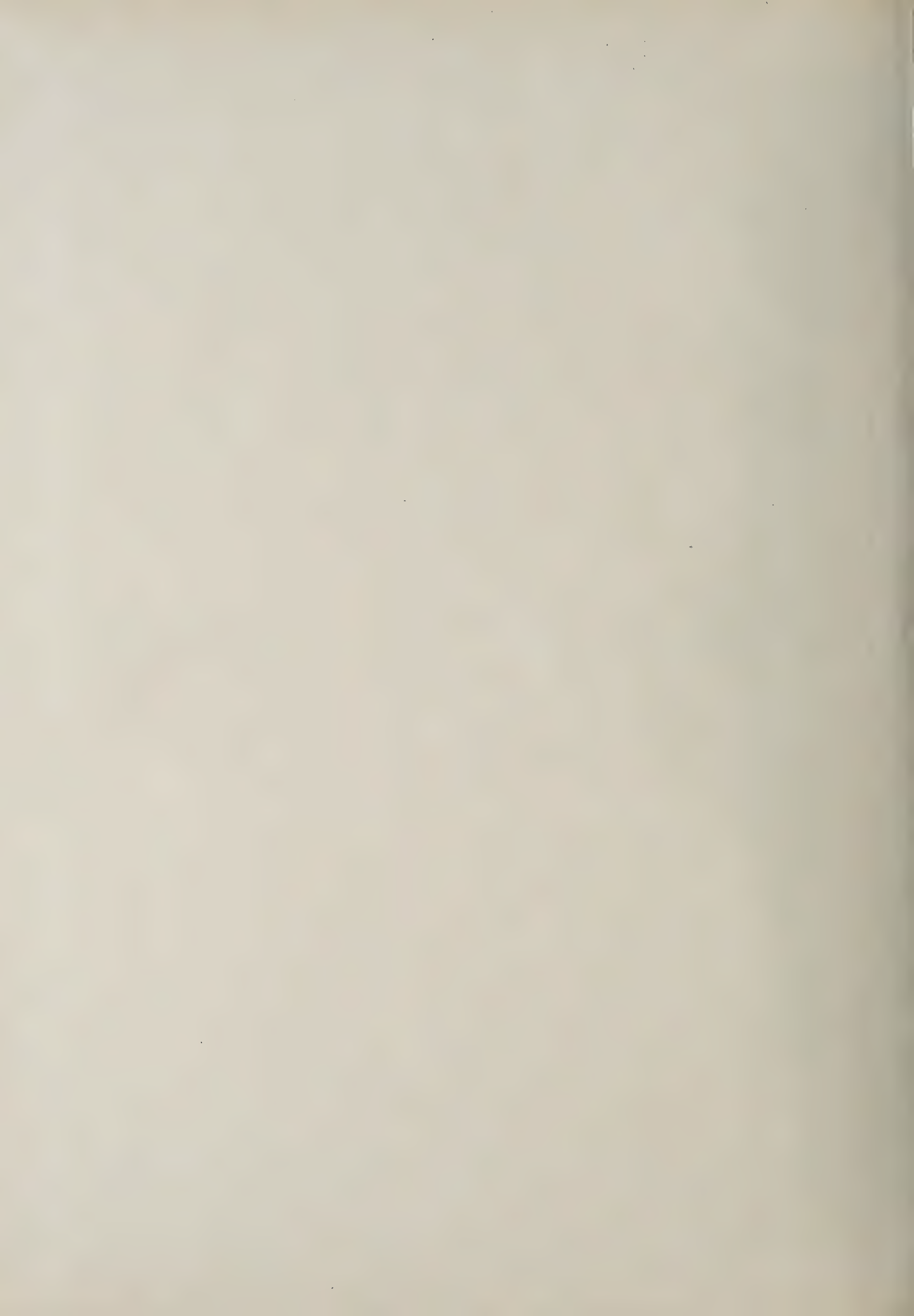


Gebr. Wiemann · Brandenburg a. H.



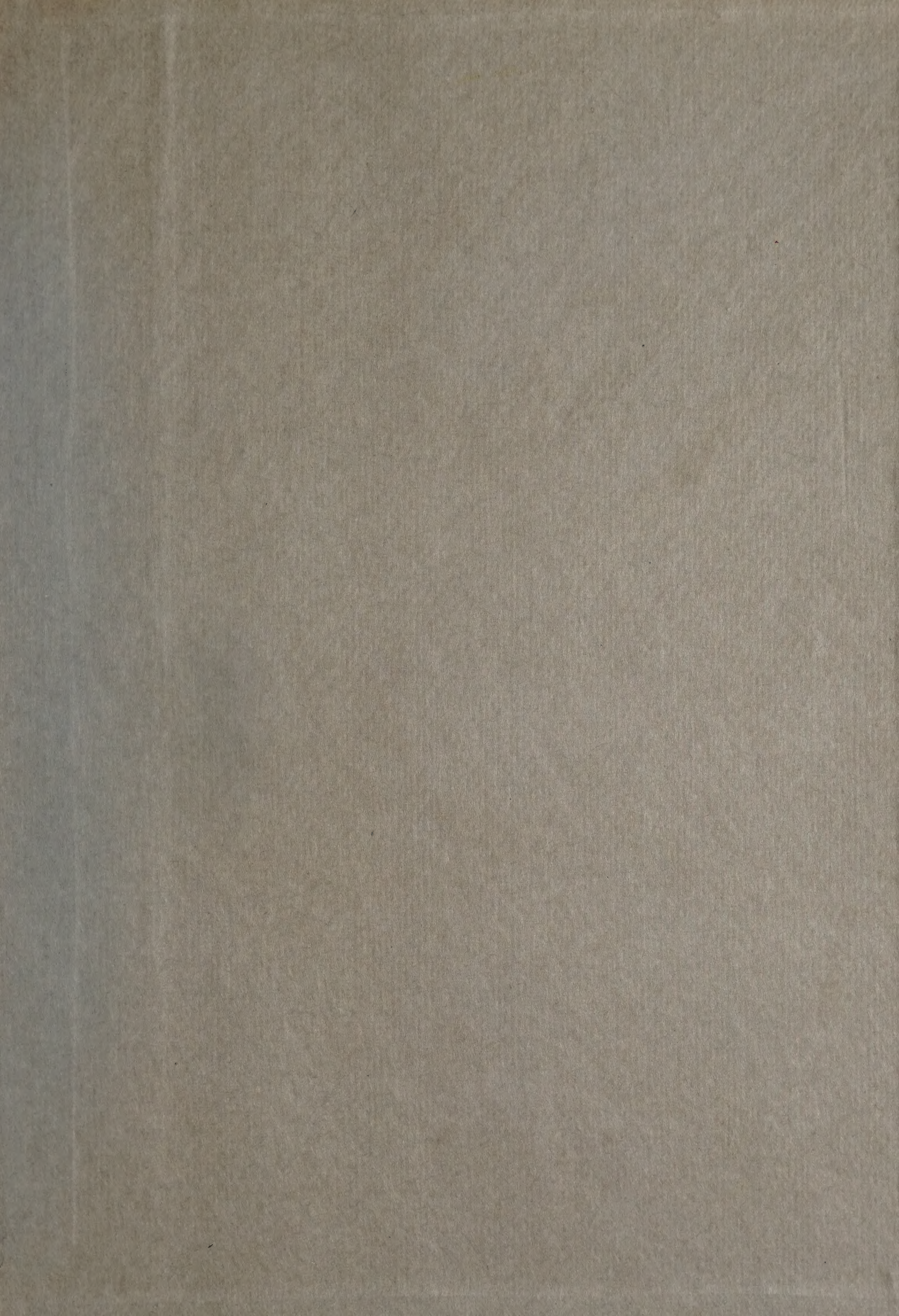
Herausgeber: Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt e. V., Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a. / Verlag: Verlag M. Schröder, Berlin-Halensee, Georg-Wilhelm-Straße 24b. / Verantwortlich für die Schriftleitung: Syndikus Erich Schreiber, Berlin NW 40, Herwarthstr. 3a. Für die Anzeigen verantwortlich: A. Buddeberg, Berlin NW 6 / Druck: Inseldruckerei, Berlin S 14 Wallstr. 56.












UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086507750